Der Internationale Eisenbahnverkehr

auf Grund des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs vom 20. April 1921 und der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen vom 9. Dezember 1923, unter besonderer Berücksichtigung des Eisenbahngüterverkehrs und der Streitregelung

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt am Main

vorgelegt von

Erich Oswald
Gerichtsreferendar
aus Offenbach am Main

1937

Dissertationsdruckerei F. W. Kalbfleisch in Gelnhausen

Referent: Professor Dr. F. Giese.

Korreferent: Professor Dr. v. Unruh.

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juni 1936.

Inhalts-Verzeichnis.

Einleitung.

1. Gründe zum Abschluß internationaler Eisenbahnabkommen.

Zum Abschluß internationaler Übereinkommen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens führen folgende wesentlichen Gründe:

I. Da jeder Staat auf den anderen angewiesen ist, weil seine Angehörigen zueinander in Handels- und sonstige Beziehungen treten und deshalb ein Verkehr von Gütern und Menschen stattfindet, so werden die Regierungen durch eine Fühlungnahme mit ihren Nachbarn zu einer Verständigung über die Anlage der Eisenbahnen gelangen. Man will eine Eisenbahnlinie, die von einem Staate bis zur Grenze gebaut wird, von der gleichen Stelle aus fortgeführt wissen, einmal, um zeitraubende Zwischentransporte und Umladungen zu vermeiden, andererseits, um durch Gewährung besonderer Bequemlichkeit zur Benutzung der Eisenbahn anzuregen.

II. Berühren sich die Eisenbahnlinien an der Grenze, so liegt es nahe, zur Vermeidung des Umladens und Umsteigens die Wagen einer Eisenbahnverwaltung auf das Gebiet der angrenzenden und schließlich jeder weiteren fremden Eisenbahnverwaltung zu übernehmen. Zu diesem Zwecke ist eine Regelung der Übernahmebedingungen, Rücklaufsfristen und der Wageninstandhaltung auf fremden Bahnen notwendig. Um Aufenthalte an der Grenze zu vermeiden, werden in gemeinsamer Arbeit aller daran interessierten Eisenbahnverwaltungen die Fahrpläne aufgestellt.

III. Schließlich bleibt neben kleineren, der Regelung bedürftigen Punkten als wesentlich eine internationale Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen für Menschen und Güter übrig. Der Benutzer soll die Gewißheit erhalten, daß ein Transport auch auf fremden Bahnen fortgeführt wird. Dazu sind Vereinbarungen über Beförderungsbedingungen und Tarife nötig.

Die internationalen Vereinbarungen im Eisenbahnwesen dienen dazu, die Leichtigkeit, Schnelligkeit und freie Bewegungsmöglichkeit im internationalen Eisenbahnverkehr und die gegenseitige Unterstützung der Eisenbahnverwaltungen zu fördern.

2. Vertragsmöglichkeiten.

Im internationalen Eisenbahnwesen muß man unterscheiden:

I. Hinsichtlich der Beteiligten
   1. die Eisenbahnverwaltungen können Vereinbarungen über bestimmte Fragen treffen,
   2. die Regierungen können eine solche Regelung herbeiführen.

In beiden Fällen wird die Ausführung der getroffenen Abmachungen durch die Eisenbahnverwaltungen zu erfolgen haben, die, sofern der Staat

Vertragspartner eines Abkommens ist, von ihm zur Einhaltung dieser Abmachungen veranlaßt werden müssen. Wenn nichtstaatliche Eisenbahnunternehmungen die Abmachungen einzuhalten haben, so muß ihnen erst vom Staat eine bindende Anweisung gegeben werden, die dadurch erfolgen kann, daß die internationale Vereinbarung zum innerstaatlichen Gesetz erhoben wird.

Tatsächlich haben anfänglich die Eisenbahnverwaltungen selbst die Abmachungen getroffen, erst später (erstmals 1869) haben Regierungen internationale Abkommen über Eisenbahnangelegenheiten geschlossen[1]).

Verschiedene Gründe waren hierfür bestimmend. Einmal standen sich die Eisenbahnverwaltungen, wenn sie auch bereits teilweise staatlich oder wenigstens an den Staat angelehnt waren, als privatwirtschaftliche Unternehmungen gegenüber, die demgemäß nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten ihren Betrieb leiteten. Der Staat aber kümmerte sich um die Betriebsführung nicht oder kaum. In der Absicht, die Zahl der Benutzer zu steigern und sie durch erhöhte Bequemlichkeit und Schnelligkeit als gute Kunden zu erhalten, strebten die Eisenbahnverwaltungen große eigene Vorteile an, die sich geschickt mit der allgemeinen Nützlichkeit[2]) verbinden ließen.

Andererseits hatten sich die ersten Abkommen mit rein technischen Fragen befaßt, und es war daher lediglich eine Formfrage, ob man die, in jedem Falle gleichen Sachbearbeiter nun als Vertreter der Eisenbahnverwaltungen oder der Staaten auftreten lassen wollte.

Eine Änderung trat erst ein, als politische Fragen das internationale Eisenbahnrecht beeinflußten. Sobald die Eisenbahnen in den Staaten eine immer größer werdende strategische Bedeutung erlangten, zeigte sich die Notwendigkeit, die Beziehungen zum Ausland nach politischen Gesichtspunkten zu beurteilen. Hierdurch wurde der Einfluß der Eisenbahnverwaltungen auf die Internationalen Übereinkommen zurückgedrängt. Die Staaten begannen jetzt, selbst die Abkommen zu schließen.

II. Hinsichtlich der Arten der Abkommen:

Ohne die vielen Möglichkeiten, völkerrechtliche Vereinbarungen zu treffen, hier untersuchen zu wollen, sei auf drei Arten internationaler Abmachungen im Eisenbahnwesen hingewiesen:

1. die internationalen Rechtsgeschäfte, die hauptsächlich in der Form von Verträgen hervortreten,
2. die internationalen Rechtssatzungen, d. h. Vereinbarungen der Staaten über bestimmte Angelegenheiten gemeinsamen Interesses, die meist, aber nicht ausschließlich, auf Konferenzen oder Kongressen zustandekommen,
3. die internationalen Rechtsgemeinschaften, wohl die weitgehendste Bindung zur Zusammenarbeit auf bestimmten Gebieten. Sie bezwecken eine dauernde, lebendige Behandlung gemeinsamer Fragen. Im

---

1) Nur über die Anlage der Grenzbahnen, d. h. Eisenbahnverbindungen zwischen Orten benachbarter Staaten wurden bereits frühzeitig zwischen den Regierungen der beteiligten Staaten Abkommen geschlossen.

2) Wilhelm Kaufmann, Unions Internationales, Seite 252: „utilité publique“.

Gegensatz zu den Rechtssatzungen als einmal gegebenen und für eine bestimmte Zeitspanne für alle beteiligten Staaten verbindlichen Rechtsnormen sind die Rechtsgemeinschaften dazu ausersehen, eine jeweilige Anpassung an auftauchende Vorgänge zu ermöglichen.

Die Abmachungen tragen allerdings in ihren Bezeichnungen dieser Einteilung nicht immer Rechnung. Es erscheint daher in jedem Falle notwendig, zum Zwecke ihrer Einreihung eine Nachprüfung des Inhalts vorzunehmen, ohne die Überschriften über diesen Vereinbarungen heranzuziehen.

Der Inhalt der internationalen Rechtsgeschäfte und der Rechtssatzungen im Eisenbahnwesen kann mannigfaltiger Art sein. Er kann sowohl die technischen als auch die sonstigen, auf dem Gebiete des Eisenbahn r e c h t s liegenden Fragen umfassen. Die Tätigkeit der Organisationen ist dagegen meistens auf technische Angelegenheiten beschränkt.

3. Begriff des Internationalen Eisenbahnverkehrs.

Zur Feststellung des Anwendungsbereichs der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen ist eine genaue Begriffsbestimmung des „internationalen Eisenbahnverkehrs" notwendig.

Es mag erstaunen, daß in der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen nichts darüber zu finden ist. Wenn man tiefer eindringt in die Entstehungsgeschichte der JRE, muß man sogar die Feststellung machen, daß absichtlich auf eine solche Begriffsbestimmung verzichtet wurde[3]). Die vorbereitende Kommission hatte versucht, in einem besonderen Artikel anzugeben, was man unter internationalem Verkehr (trafic international) zu verstehen habe. Dieser Artikel wurde wieder gestrichen mit der Begründung, eine Begriffsbestimmung sei dann ohne Bedeutung, wenn man nur untersagen wolle, den internationalen Verkehr zu schädigen. Nur dann könne sie wichtig erscheinen, wenn es sich um die Feststellung handele, ob ein bestimmter Transport unter das Statut der JRE und seine Rechtsprechung falle. Insbesondere dann hätten sich große Schwierigkeiten ergeben, wenn man keinen direkten Beförderungsvertrag hätte verlangen wollen. In einem solchen Falle verschwindet das Gut zeitweilig aus der Aufsicht der Transportunternehmen, sodaß beim Weitertransport die Feststellung der Identität erschwert wird.

Andererseits glaubte man, den besonderen Vereinbarungen die für das behandelte Teilgebiet in Frage kommende Definition überlassen zu können.

Derartige Begriffsbestimmungen sind auch in einzelnen Übereinkommen enthalten. So bestimmt Artikel 1 des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs:

> Als im Durchgangsverkehr durch das Hoheits- oder Herrschaftsgebiet irgendeines der Vertragsstaaten befindlich gelten Personen, Gepäck, Güter, sowie See- und Binnenschiffe, Personen- und Güterwagen, deren Beförderung durch die genannten Gebiete nur

---

3) Note sur le Projet de Convention et Statut sur le Régime International des Voies Férrées vom 24. September 1923.

einen Bruchteil der Gesamtbeförderung ausmacht, die außerhalb der Grenzen des Staates, durch dessen Gebiet sich der Durchgangsverkehr vollzieht, begonnen hat oder enden soll, gleichviel ob diese Beförderung mit oder ohne Umladung, mit oder ohne Einlagerung, mit oder ohne Teilung oder sonstige Behandlung der Ladung, mit oder ohne Änderung der Beförderungsart erfolgt.

Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr[4]) bestimmt in Artikel 1, es solle Anwendung finden auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Weg aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Staaten berührt. Ausgenommen[5]) sind die Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsort im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, wenn die Durchgangsstrecken von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden und wenn, falls die Durchgangsstrecken nicht von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden, auf Grund besonderer Abkommen diese Sendungen nicht als internationale angesehen werden sollen.

Bereits aus diesen beiden Bestimmungen ergibt sich, daß es nicht ankommt auf einen direkten Beförderungsvertrag. Der Definition von Eger[6]) kann insoweit nicht zugestimmt werden. Eine Beförderung in Etappen (Reexpeditionen) ist vielmehr möglich, allerdings mit der Einschränkung, daß das Gut selbst keinerlei Veränderung erleiden darf. Eine Veränderung der Verpackung ist dagegen unschädlich, ja sogar ein Zusammenpacken verschiedener Güter zu einer Sendung, sowie eine Trennung einer größeren Sendung in verschiedene kleinere statthaft. Dabei ist das Transportgut in seiner Gesamtheit zu beurteilen. Ein Beispiel möge der Klarstellung dienen. Wenn etwa 10 mit Gummireifen und Ersatzrädern versehene Autos von Frankreich nach Deutschland gesandt werden, so können sie in 10 verschiedenen Sendungen von Deutschland aus weiterbefördert werden nach Polen. Es handelt sich dann um internationalen Verkehr Frankreich—Polen. Anders dagegen, wenn die Autos auseinandergenommen und nun getrennte Sendungen von Gummibereifungen, Motoren, Radscheiben, Steuerrädern und Scheinwerfern weiterversandt würden. In diesem Falle hat das Gut als solches eine Veränderung erfahren. Dadurch sind verschiedene Transporte, einmal Frankreich—Deutschland und dann Deutschland—Polen entstanden.

Die Ausstellung verschiedener Frachtbriefe für die jeweils von dem Gute durchlaufenen Teilstrecken steht der Behandlung des Transportes als internationalen nicht entgegen. Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen weist in Artikel 21 ausdrücklich darauf hin, indem sie bestimmt:

> Die Gültigkeit der Bestimmungen des Artikel 20 (Anwendung angemessener Tarife) ist nicht beschränkt auf Transporte, die auf

4) RGBl. 1925 Teil II Seite 183 ff.
5) Artikel 2 JÜG.
6) Eger, Eisenbahnverkehrsordnung Seite 3 definiert: Der internationale Verkehr ist derjenige, der mit durchgehendem Frachtbrief aus dem Gebiete Deutschlands in das Gebiet eines anderen Staates oder umgekehrt übergeht oder Deutschland durchläuft.

Grund eines „einzigen“ Vertrages ausgeführt werden. Sie erstreckt sich ebenso auf Transporte, die auf Grund getrennter Verträge über mehrere anschließende Eisenbahnstrecken, Seestrecken oder irgendwelche andere den Gebieten mehrerer Vertragsstaaten angehörende Fahrwege ausgeführt werden, vorausgesetzt, daß die nachstehenden Bedingungen erfüllt werden.

In jedem der aufeinanderfolgenden Verträge muß der ursprüngliche Herkunftsort und der endgültige Bestimmungsort des Transports angegeben sein; das Gut muß während der ganzen Dauer der Beförderung unter Aufsicht der Transportunternehmung sein und von jeder der nachfolgenden ohne Mittelsperson und ohne anderen Zeitverlust übergeben werden, als zur Erfüllung der Übergabegeschäfte, der zoll-, steuer-, polizeiamtlichen oder sonstigen behördlichen Förmlichkeiten notwendig ist.

Ganz allgemein wird in Artikel 14 JRE den Vertragsstaaten zur Pflicht gemacht, Vereinbarungen zu schaffen, die den Abschluß eines einzigen, für den ganzen Transport geltenden Vertrags ermöglichen. Ist ein einziger Beförderungsvertrag nicht abgeschlossen worden, so sollen nach Artikel 15 angemessene Erleichterungen für die Durchführung der Transporte gewährt werden.

Es kommt also bei dem internationalen Eisenbahnverkehr weder auf einen einzigen Transportvertrag bezw. durchgehenden Frachtbrief noch auf einen ununterbrochenen Transport an. Ich gelange daher zu folgender Begriffsbestimmung:

Internationaler Eisenbahnverkehr ist gegeben, wenn sich eine Beförderung über mehr als einen Staat erstreckt, es sei denn, daß die Beförderung auf der ganzen Strecke von der Eisenbahnverwaltung des einen Staates betrieben wird und der Benutzer (Reisende, Versender) die Anwendung des innerstaatlichen Reglements verlangen kann und verlangt.

Internationale Eisenbahnübereinkommen.

1. Entwicklung bis zum Weltkrieg.

I. Eisenbahnverbände.

Hervorgegangen aus dem Verband Preußischer Eisenbahndirektionen (1846), kam kaum ein Jahrzehnt nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" im Dezember 1847 zustande. Ursprünglich blieb er auf die deutschen Eisenbahnverwaltungen beschränkt[7]). Im Jahre 1864 wurde durch einen Zusatz zu § 2 seiner Statuten die Möglichkeit geschaffen, auch nichtdeutsche Verwaltungen aufzunehmen, sofern sie mit den deutschen Bahnen in direktem Verkehr standen. Der Verein umfaßte die wichtigsten und meisten deutschen Bahnen, die Eisenbahnen Österreichs und Ungarns, der Niederlande und Rumäniens, sowie auch einige russische und belgische Strecken. Er verfolgte den Zweck, durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln der ihm angehörigen Eisenbahnverwaltungen das eigne Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern[8]).

Die ersten Vereinbarungen, die von diesem Verein getroffen wurden und über die Grenzen eines Staates Geltung hatten, waren die „Normativbestimmungen und Reglements der zum deutschen Eisenbahnverein gehörigen Verwaltungen über die Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde- und Viehbeförderung" von 1847[9]). Ein entsprechendes Reglement für den Güterverkehr wurde bereits 1848 von der Verbandsversammlung des VDE. genehmigt, aber erst nach einer Umarbeitung am 1. Juli 1850 in Kraft gesetzt. Es führte die Bezeichnung „Vereinsreglement für den direkten Güterverkehr"[10]). Damit wurde bereits die Vereinheitlichung des Verkehrsrechts, insbesondere des Frachtrechts, erreicht.

Im Jahre 1876 wurde ein Vereinsbetriebsreglement aufgestellt (1. Juni 1876). Der diesem Reglement richtunggebende Grundsatz hat in der nachstehenden Vorschrift Ausdruck gefunden:

> Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Tieren, sowie von Gütern kommen vom 1. Juni 1876 ab auf sämtlichen Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr zur Anwendung, welcher die Grenzen des

---

7) Artikel 1 des Statuts des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1849.
8) Nach dem Weltkrieg gehören ihm als ordentliche Mitglieder die Deutsche Reichsbahngesellschaft, die deutschen Privatbahnen, Österreichische, Ungarische und Niederländische Eisenbahngesellschaften, als außerordentliche Mitglieder die Dänischen, Norwegischen und Schwedischen Staatseisenbahnen sowie die Schweizerischen Bundesbahnen an — Baumann, Verkehrsbuch Seite 368.
9) Fritsch, Deutsches Eisenbahnrecht, Seite 17.
Festschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Seite 248.
10) Festschrift des VDE Seite 257.

Deutschen Reichs und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie überschreitet.

Spezialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die diesbezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren[11]).

Diese Bestimmung, jeweils eine bestimmte Zahl von Mindesterfordernissen festzustellen, weitergehend auf Grund besonderer Vereinbarungen aber jederzeit eine Erleichterung des internationalen Verkehrs zu ermöglichen, ist für die internationalen Eisenbahnabkommen charakteristisch geworden.

Über die technische Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens wurden auf Veranlassung der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1849 auf der ersten Versammlung der Eisenbahntechniker sämtlicher Vereinsverwaltungen „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands" zusammengestellt[12]). Diese Grundzüge wurden als Gutachten der Mehrheit der versammelten Techniker veröffentlicht und im gleichen Jahre von der in Aachen tagenden Generalversammlung des VDE den Vereinsverwaltungen zur Kenntnis gebracht und zur baldmöglichsten Ausführung anempfohlen[13]). Sie waren eingeteilt in

Anordnung über Planum, Oberbau, Bahnhofsanlagen, Konstruktion des Rollmaterials und Signalwesen;
Sicherheitliche Bestimmungen für den Zustand der Bahnen und Betriebsmittel sowie Handhabung des Fahrdienstes;
Einheitliche Vorschriften über den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Bahnen[14]).

1867 wurden diese Vorschriften ergänzt und zugleich wurde eine besondere Signalordnung geschaffen. Gleichzeitig erhielten die umgearbeiteten Bestimmungen die Bezeichnung „Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtung der Eisenbahnen".

Die gegenseitige Benutzung des rollenden Materials wurde erstmals 1848 ermöglicht durch die Bildung von Eisenbahnverbänden auf Grund besonderer Vereinbarungen[15]). Der Bereich dieser innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen entstandenen Verbände war in den meisten Fällen recht eng begrenzt. Bei der Güterbeförderung über weitere Strecken ergab sich deshalb auch fernerhin die Notwendigkeit, die Transporte mehrmals umzuladen. Um diesem Mißstande abzuhelfen, beantragte das Königlich Sächsische Finanzministerium im Jahre 1852, es möge die Frage geprüft werden, wie die gegenseitige Benutzung der Transportmittel

11) Festschrift des VDE Seite 200.
12) Wolf, Reichsbahn und internationaler Verkehr Seite 6.
13) Festschrift des VDE Seite 47.
14) Weil, Die Eisenbahn im Völkerrecht Seite 21.
15) Festschrift des VDE Seite 113.

im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zweckmäßig geregelt werden könne. Im Jahre 1855 wurden dann auf der Breslauer Generalversammlung des VDE die „Normalbestimmungen für die wechselseitige Wagenbenutzung im Bereiche der dem Übereinkommen über den direkten Güterverkehr beigetretenen Eisenbahn-Verwaltungen" angenommen. Durch sie wurden Wagenbenutzung, Benutzungsfristen, Wagenmiete und Fragen der Beschädigung fremder Wagen geregelt. Aus dem Titel der Normalbestimmungen ist zu ersehen, daß sie nur den Vereins-G ü t e r-verkehr umfassen. Dagegen wurde die Notwendigkeit gegenseitiger Wagenbenutzung im Personenverkehr verneint. Um bereits geschlossene Vereinbarungen nicht zu gefährden, wurde den Normalbestimmungen nur subsidiäre Verbindlichkeit beigelegt (Art. 2)[16].

Im Jahre 1870 fand auf Einladung der belgischen Bahnen in Brüssel eine Konferenz statt, die dem Zweck dienen sollte, technische Vorschriften über die gegenseitige Zulassung des rollenden Materials zu vereinbaren. An ihr nahmen die deutschen, holländischen, belgischen und französischen Eisenbahnen teil. Die durch den deutsch-französischen Krieg unterbrochenen Verhandlungen wurden 1874 wieder aufgenommen. Sie führten zu dem im Juni 1876 angenommenen und am 1. Januar 1877 in Kraft getretenen „Technischen Reglement über die gegenseitige Zulassung der Fahrzeuge und die Haftpflicht für Beschädigungen". Drei deutsche, 11 belgische, 4 holländische und 3 französische Bahnen nahmen das Reglement an und schlossen sich zum „Internationalen Verband für den Wagenaustausch" zusammen. Später ist auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen dem Reglement beigetreten.

Je mehr die Eisenbahnen an Bedeutung zunahmen und ihre Eisenbahnnetze vergrößerten und miteinander verbanden, umso dringender wurde das Verlangen, in regelmäßigen Abständen besondere Fragen gemeinsamen Interesses zu erörtern. Dies führte zur Bildung verschiedener internationaler Verwaltungsverbände.

Seit 1871 traten deutsche, österreichische, schweizerische und französische Eisenbahnverwaltungen zu Europäischen Fahrplankonferenzen zusammen. Im Laufe der Zeit beteiligten sich immer mehr Verwaltungen; heute nehmen fast alle Bahnen Europas an den jetzt einmal im Jahr stattfindenden Zusammenkünften teil.

Das ständige Anwachsen des internationalen Reiseverkehrs führte erstmals 1889 dazu, gemeinsame Wagenbeistellungskonferenzen in regelmäßigen Abständen abzuhalten. Auf diesen Zusammenkünften werden nicht nur Vereinbarungen über durchlaufende Personen- und Gepäckwagen getroffen und im europäischen Wagenbeistellungsplan zusammengestellt; die gefaßten Beschlüsse betreffen auch sonstige, mit dem Wagendurchlauf zusammenhängende Fragen[17].

16) 1868 und 1873 geändert in „Regulative für die gegenseitige Wagen-Benutzung im Bereiche der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins", 1889 in „Vereinswagen-Übereinkommen". Sonstige Änderungen sind 1877, 1881 und 1887 erfolgt.

17) Ernst B e c k h, Die Gestaltung des Internationalen Eisenbahnrechts Seite 20. — Die Konferenz in Triest von 1904 stellte Grundsätze über den Zustand der durchlaufenden Wagen auf. Die Konferenzen in Stockholm (1911) und Rom (1914) schufen die Grundlage für das Übereinkommen betr. die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr.

Zu den internationalen Verwaltungsverbänden zählt auch das Internationale Transportkomité, das in engem Zusammenhang mit dem später zu erwähnenden Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr entstanden ist. Es hat die Aufgabe, an der Ausgestaltung des internationalen Eisenbahntransportrechts mitzuarbeiten.

II. Staatsverträge.

Neben die zwischen den Eisenbahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen traten bereits frühzeitig Staatsverträge. Man kann dabei fünf Arten internationaler Abkommen unterscheiden:

1. zur Herstellung von Eisenbahnanlagen
2. über die Einheit im Eisenbahnbau
3. die Einheit und gegenseitige Benutzung der Betriebsmittel betreffend
4. über die Handhabung des Betriebsdienstes
5. zur Abwicklung internationaler Transporte.

Bei der großen Zahl der im vorigen Jahrhundert auf dem heutigen Reichsgebiet bestehenden, zum Teil sehr kleinen, Staaten ergab sich beim Bau selbst kleinerer Bahnen die Notwendigkeit zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Aus der großen Zahl der Verträge seien nur einige erwähnt:

> Vertrag zwischen Hannover und Braunschweig vom 13. November 1837, betreffend die Bahn Braunschweig—Harzburg—Goslar[18])
> Vertrag zwischen Hessen-Darmstadt und Frankfurt vom 10. Januar 1838, betreffend die Bahn Frankfurt—Offenbach[18])
> Vertrag zwischen Preußen und Anhalt—Köthen wegen Regulierung der auf die Bahnen zwischen Berlin und Köthen und zwischen Magdeburg und Leipzig bezüglichen Verhältnisse, vom 26. April 1839[19]).

Diese Verträge beziehen sich auf sogenannte Grenzbahnen, d. h. Eisenbahnlinien, die von jedem Staat bis an die Grenze seines Gebiets geführt werden, wo sie an die Bahnführung des anderen Staates angeschlossen werden sollen, um die Möglichkeit eines durchgehenden Verkehrs zu schaffen.

Durch diese Grenzbahnen wird eine internationale Verbindung mehrerer Staaten geschaffen. Trotzdem bleiben sie in ihren Teilstücken im Gebiete jedes Staates, durch den sie gebaut werden, nationale Strecken. Sie stehen damit im Gegensatz zu den Internationalen Eisenbahnlinien. Darunter sind Eisenbahnverbindungen zwischen zwei oder mehreren Staaten zu verstehen, durch deren Betrieb die Gebietshoheit desjenigen Staates, auf dessen Gebiet sie sich befinden, in irgendeiner Weise beschränkt wird. Im Einzelnen sei auf die Darstellung bei Laumann verwiesen[20]).

Als erste internationale Eisenbahnlinie ist die Gotthard-Bahn anzusehen. Nachdem Italien am 15. Oktober 1869 der Schweiz eine finanzielle

18) Kopp, Völkerrechtliche Verfahren und Rechtswirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen S. 113 ff.
19) Preußische Gesetzsammlung 1857 Seite 725.
20) Laumann, Rechtsverhältnisse an internationalen Eisenbahnlinien, Seite 4 ff.

Unterstützung zugesichert hatte[21]), schlossen am 20. Juni 1870 der Norddeutsche Bund, Baden, die Schweiz und Italien einen Vertrag über den Bau dieser Bahn[22]). Das Deutsche Reich trat am 28. Oktober 1871 an die Stelle des Norddeutschen Bundes und Badens[23]). Am 13. Oktober 1909 wurden aus Anlaß der Verstaatlichung der Gotthardbahn die gegenseitigen Beziehungen zwischen den seitherigen Vertragsteilen in einem neuen Vertrag geregelt[24]). Schon zu Anfang waren große Zweifel zu beseitigen, die „beaucoup de bruit"[25]) verursacht hatten. Man hatte nämlich befürchtet, daß die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Italien die Neutralität der Schweiz, die in einem am 20. November 1815 zwischen den fünf Großmächten[26]) geschlossenen Vertrag festgelegt worden war[27]), gefährden könne. Um diesen Bedenken zu begegnen, bestimmt Artikel 6 der Konvention von 1871, daß „die Schweiz das Recht behält (hinsichtlich der neuen Eisenbahnlinie) die notwendigen Maßregeln zur Aufrechterhaltung ihrer Neutralität und zum Schutze ihres Landes zu ergreifen"[28]). Die Schweiz könnte daher in Kriegszeiten den Tunnel zwischen Göschenen und Airolo sperren, deutsche oder italienische Truppentransporte an der Durchfahrt durch ihr Gebiet hindern. Da sie aber nur die notwendigen Maßregeln ergreifen darf, so erscheint es sehr fraglich, ob sie etwa die Bahn zerstören[29]) oder den großen Tunnel sprengen könnte. Dies wäre nur dann zuzulassen, wenn ihr kein anderes wirksames Mittel mehr zur Aufrechterhaltung der Neutralität zur Verfügung stände.

Die Widerstände, die bereits dem ersten Abkommen über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn entgegenstanden, verminderten sich auch nicht bei dem Vertrage vom Jahre 1909. Insbesondere die westlichen Kantone der Schweiz und die öffentliche Meinung in Frankreich erregten sich jetzt über die Ausdehnung der Meistbegünstigung auf den gesamten deutsch-italienischen Verkehr über die Alpen. In der Gotthardkonvention von 1871 war nämlich Deutschland und Italien die Meistbegünstigung für alle auf der neuen Eisenbahnlinie auszuführenden Transporte gewährt worden. Im Vertrage von 1909 wurde vereinbart, daß der gesamte deutsch-italienische Verkehr nunmehr ebensogünstig behandelt werden sollte, wie jeder andere transalpine Verkehr durch die Schweiz[30]). Dadurch hat der Umfang der Meistbegünstigung eine wesentliche Erweiterung erfahren. Es

---

21) Convention entre l'Italie et la Suisse pour la Construction et pour la Subvention d'un chemin de fer par le St. Gotthard — N. R. G. I, Bd. 19, S. 90.

22) N. R. G. I Bd. 19 S. 99; RGBl. 1870 Seite 322.

23) Convention entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse pour la Construction et la Subvention d'un chemin de fer par le St. Gotthard — — N. R. G. I Bd. 19 S. 103 — Zusatzabkommen vom 12. 3. 1878; RGBl. 1879, Seite 270.

24) N. R. G. III. Bd. 8 Seite 195.

25) Nippold, Develloppement historique i/RdC 1924 I, S. 74.

26) Rußland, England, Preußen, Österreich, Frankreich.

27) Strupp, Völkerrecht, Seite 68.

28) Martens, Völkerrecht II S. 264, RGBl. 1871 S. 382.

29) bejaht von Martens, Völkerrecht II S. 265.

30) statt dessen mußten Deutschland und Italien auf die ihnen nach dem früheren Vertrag zustehenden Gewinnanteile verzichten.

kommt jetzt nicht mehr darauf an, daß der Transport über die Gotthardbahn geführt wird. Auf die wegen Gewährung der Meistbegünstigung entstandene Erregung ist es auch zurückzuführen, daß die Ratifizierungsurkunden erst 1913 ausgetauscht wurden[31]).

Ein weiteres Beispiel einer internationalen Eisenbahnlinie bietet die ostchinesische Eisenbahn. Bei den Friedensverhandlungen nach dem chinesisch-japanischen Krieg im Jahre 1895 erreichte Rußland, daß der chinesische Kaiser die Einwilligung zur Gründung der Russisch-Chinesischen Bank und zum Bau einer durch die Mandschurei zu führenden Eisenbahn gab. Über den Bau dieser Bahn kam dann ein Vertrag zwischen der chinesischen Regierung und der Russisch-Chinesischen Bank zustande[32]), die unter starkem Einfluß der russischen Regierung stand und berechtigt war, direkte Geldunterstützungen vom russischen Finanzminister zu erbitten. Die Bahn wurde nur zum Zwecke der Erschließung der Mandschurei und als militärische Anlage Rußlands gebaut. Anfangs hatte sie ganz geringe wirtschaftliche Bedeutung[33]).

Auch über bereits bestehende Eisenbahnverbindungen kamen Vereinbarungen zustande, die zu einer mehr oder weniger starken Einschränkung der Hoheitsrechte des Staates, in dessen Gebiet die Eisenbahn betrieben wird, führten.

Abessinien hatte am 9. März 1894 einer französischen Gesellschaft die Konzession zum Bau einer Eisenbahnlinie erteilt. Dabei hatte sich Abessinien alle Hoheitsrechte an der Bahn vorbehalten. Nachdem die Eisenbahn von Djibouti bis nach Diré Daoua gebaut worden war, schlossen Frankreich, England und Italien am 13. Dezember 1906 in London einen Vertrag[34]). Darin wurde der Bau des zweiten Teils der Linie von Diré Daoua nach Addis Abeba der französischen Gesellschaft vorbehalten. Die Verwaltung der Eisenbahn wurde nunmehr einem Verwaltungsrat unterstellt, der von der örtlichen Gebietshoheit unabhängig war und mit weitgehenden Rechten ausgestattet wurde. Abessinien war beim Abschluß dieses Vertrags weder zugezogen noch befragt worden. Es hat ihn niemals anerkannt. Die Eisenbahn wurde aber gebaut und dem Vertrage entsprechend betrieben. Der Haupteinfluß auf die Linie lag und liegt in den Händen Frankreichs.

Von ganz anderen Erwägungen ging die Schaffung einer preußisch-hessischen Verwaltungsgemeinschaft aus. Die preußische und die hessische Regierung erstrebten eine größere Wirtschaftlichkeit beim Betrieb der hessischen Ludwigsbahn. Sie schlossen daher am 23. Juni 1896 einen Vertrag[35]). Dazu waren sie auf Grund der ihnen dem Deutschen Reich gegen-

---

31) RGBl. 1913 Seite 719 ff.
32) Vertrag vom 4./16. Dezember 1896.
33) Pao-Yüan-Chang, Die Eisenbahnen der Mandschurei S. 31. — Im Oktober 1925 wurde beim Völkerbund ein am 31. Mai 1924 zwischen der chinesischen Republik und Sowjet-Rußland über die Ausbeutung der ostchinesischen Bahn geschlossener Vertrag registriert.
34) N. R. G. VII Band 5 Seite 733.
35) Preußisches Gesetz vom 16. Dezember 1896 betreffend Erwerb des hessischen Ludwigs-Bahn-Unternehmens für den preußischen und hessischen Staat sowie Bildung einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preußen und Hessen; Pr. G. S. 1896 S. 223 ff.

über zustehenden Kompetenz im Eisenbahnwesen berechtigt[36]). Die Gesamtheit der preußischen und hessischen Eisenbahnen wurde zu einer Verwaltung vereinigt, sodaß es nunmehr nur noch Bahnen dieser Gemeinschaft gab. Gemeinsame Behörden wurden eingerichtet u. zw. als Zentralbehörde das Preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten, als Verwaltungsbehörden der früheren Ludwigsbahn die Eisenbahndirektionen Frankfurt am Main und Mainz. Für den Eisenbahnbetrieb wurden für sämtliche Linien übereinstimmende Normen geschaffen[37]).

Für die Einheit im Bahnbau erwies sich der Umstand von besonderem Vorteil, daß die meisten Eisenbahnen Europas die gleiche Spurweite hatten. Ausnahmen machten nur Rußland, Spanien und Portugal. Aber selbst Rußland besitzt auf der Bahnlinie Warschau—Wien und der Zweigbahn nach Lodz die gleiche Spur wie die übrigen europäischen Bahnen, die sog. Normalspur. Die gleichmäßige Spurweite hatte sich daraus ergeben, daß Stephenson, der zum Bau der ersten Festlandsbahnen berufen worden war, nach seinen Plänen arbeitete, die bereits auf eine Spurweite von 1435 mm lichter Weite berechnet waren. Seine Lokomotiven, die er in England bauen ließ, waren für diese Spurweite vorgesehen[38]).

Auf Vorschlag der schweizerischen Regierung wurde am 15. Mai 1886 durch eine in Bern geschlossene Vereinbarung zwischen Deutschland, Österreich, Frankreich, Schweiz, Italien und Ungarn die „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“ festgelegt[39]), der die meisten europäischen Festlandstaaten beitraten. Die Bestimmungen dieser Vereinbarung erstrecken sich auf die Spurweite der Bahngleise (Artikel I), sowie auf die Beschaffenheit und die Masse einzelner Teile des rollenden Materials (Wagenhöhe, Laderaum, Wagenbreite, Kupplung, Bremsen). Wenn das rollende Material diesen Vorschriften entspricht, so darf es aus Gründen seiner Bauart nicht vom internationalen Verkehr ausgeschlossen werden[40]). Damit wird eine Erleichterung des Übergangs der Fahrzeuge von einer Bahn auf die andere und eine Erhöhung der Sicherheit des Betriebs erreicht. Die „Technische Einheit“ gilt heute in ihrer Fassung von 1908[41]).

Der Regelung des Güterverkehrs dient die Internationale Uebereinkunft über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890[42]), die zwischen 9 europäischen Staaten abgeschlossen wurde[43]). Sie trat am 1. Januar 1893 in Kraft. In enger Beziehung zu diesem Abkommen stehen die Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im Internationalen Verkehr[44]).

---

36) Artt. 42 ff. Reichsverfassung von 1870.
37) Laumann, Rechtsverhältnisse an internationalen Eisenbahnlinien, Seite 24.
38) Diese Spur wurde erstmals auf der Eisenbahn von Stockton nach Darlington verwendet — Wolf, Reichsbahn und Internationaler Verkehr Seite 5.
39) Bekanntmachung vom 17. Februar 1887, RGBl. 1887 S. 111.
40) Peege, Die Deutschen Eisenbahngesetze, Seite 25.
41) RGBl. 1908 Seite 362.
42) RGBl. 1892 Seite 793.
43) Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich-Ungarn, Rußland, Schweiz.
44) Deutsche Bekanntmachung vom 25. Mai 1908, Zentralblatt für das Deutsche Reich 1908 Seite 210.

Sonderfragen des internationalen Verkehrs fanden meist in Zwei- oder Drei-Staaten-Verträgen ihre Lösung. So hat Deutschland mit Schweden, Dänemark, Belgien und England wegen des Fährbootverkehrs Vereinbarungen getroffen. Auch über die Fahrpläne bestanden vor dem Kriege meist zweiseitige Verträge, so

Deutschland—Rußland	1904
Österreich—Sachsen	1850
Österreich—Bayern	1851
Österreich—Italien	1910
Schweiz—Italien	1895/1897
Frankreich—Spanien	1864/1882.

2. Friedensvertrag von Versailles und Völkerbund.

In den Friedensvertrag von Versailles wurden zwar Bestimmungen über den internationalen Eisenbahnverkehr aufgenommen. Die Siegermächte waren aber wegen der Schwierigkeit der Materie und der Kürze der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit[45]) nicht in der Lage, ins Einzelne gehende Bestimmungen auszuarbeiten. Sie mußten sich daher auf allgemeine Hinweise beschränken[46]). Um aber die Möglichkeit zu behalten, über diese Fragen internationale Vereinbarungen zu treffen, denen Deutschland beizutreten gezwungen werden konnte, wurde in Artikel 379 eine Blankoklausel geschaffen. Deutschland wurde verpflichtet, jedem internationalen Abkommen über die Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schiffahrtswege, der Häfen und Eisenbahnen beizutreten, das zwischen den alliierten und assoziierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten des Versailler Vertrags abgeschlossen würde. Man war sich in den Kreisen der Siegermächte der Tatsache bewußt, daß eine Ausschaltung Deutschlands aus dem Geltungsbereich der internationalen Verkehrsabkommen unzweckmäßig wenn nicht unmöglich sei. Um wenigstens beim Zustandekommen der Vereinbarungen den deutschen Einfluß zu verhindern, schuf man den Artikel 379. Tatsächlich hat Deutschland an der Schaffung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr an hervorragender Stelle mitgewirkt. So war Deutschland im Eisenbahnkomité des durch die Konferenz von Barcelona (1921) eingesetzten Fachausschusses für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr vertreten; der Ständige Ausschuß für Fragen des Internationalen Eisenbahntransportes der Internationalen Handelskammer tagt unter dem Vorsitz Deutschlands; ebenso hat Deutschland den Vorsitz in dem 1931 von dem Kongreß der Internationalen Handelskammer eingesetzten Sonderausschuß zur Vorbereitung einer allgemeinen Konferenz über die Gestaltung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

Die geplanten Vereinbarungen sollten

1) die Möglichkeit schaffen, die einzelnen, bereits bestehenden Abkommen, die oft die gleiche Materie in verschiedener Weise zwischen den einzelnen Ländern oder Ländergruppen regelten, zu vereinheitlichen.

---

45) Schücking-Wehberg, Satzung des Völkerbundes, Seite 734.
46) in Artikel 365—375 FVV.

2) Man wollte den Anstoß zu einer Angleichung der außereuropäischen Verhältnisse an das europäische Recht geben[47]). Damit sollte also erreicht werden, daß die außereuropäischen Staaten an die Stelle ihrer zum Teil stark abweichenden Bestimmungen nunmehr diejenigen setzen sollten, die in Europa bereits galten und in den abzuschließenden Eisenbahnabkommen niedergelegt werden sollten.

In Artikel 282 wurden diejenigen Übereinkommen bezeichnet, die zwischen Deutschland und denjenigen Siegermächten weitergelten sollten, die daran als vertragschließende Teile beteiligt waren. Danach bleiben bestehen

die Abmachung vom 15. Mai 1886 betreffend die Plombierung der der Zollbesichtigung unterliegenden Waggons, und Protokoll vom 18. Mai 1907

die Abmachung betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Für alle zweiseitigen Vereinbarungen zwischen Deutschland und einer der Siegermächte steht letzterer das Recht zu, innerhalb einer Frist von 6 Monaten Deutschland mitzuteilen, ob sie deren Wiederaufleben verlange. Alle nicht in dieser Art bestätigten Übereinkommen und Verträge „sind und bleiben erloschen"[48]).

Von besonderem Interesse ist Artikel 374, welcher lautet:

Deutschland verpflichtet sich, innerhalb einer Frist von zehn Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags auf einen von der schweizerischen Regierung nach vorheriger Verständigung mit der italienischen gestellten Antrag hin die Kündigung des internationalen Übereinkommens vom 13. Oktober 1909 über die Gotthardbahn anzunehmen. Sollte über die Bedingungen dieser Kündigung kein Einverständnis erzielt werden, so verpflichtet sich Deutschland schon jetzt, sich der Entscheidung eines von den Vereinigten Staaten von Amerika zu ernennenden Schiedsrichters zu unterwerfen.

Die Schweiz — nicht Italien — erhielt dadurch das Recht, dieses Übereinkommen ohne Einhaltung einer Frist innerhalb 10 Jahren seit Inkrafttreten des Friedensvertrags von Versailles zu kündigen. Von diesem Recht hat sie keinen Gebrauch gemacht. Diese Bestimmung erscheint aber deswegen sonderbar, weil weder die Schweiz, die am Friedensvertrag nicht beteiligt ist, noch Italien ihre Aufnahme veranlaßt haben. Sie erklärt sich nur daraus, daß Frankreich jetzt eine Möglichkeit sah, seinem Unwillen über den Gotthard-Bahn-Vertrag Ausdruck zu verleihen. Konnte es den Vertrag nicht einfach aufheben, so wollte es wenigstens der Schweiz anheimstellen, dies zu tun. Auf diese Art hätte für Frankreich die Möglichkeit bestanden, seine beiden Verbindungen nach Italien, nämlich die Jura-Simplon-[49]) und die Lötschberg-Simplon-Verbindung[50]) zu größerer Bedeutung zu bringen. Diese Gedanken veranlaßten Frankreich zur Einschaltung der Kündigungsklausel in den Friedensvertrag.

---

47) Wolf, Reichsbahn und internationaler Verkehr, Seite 22.
48) Artikel 289 des Friedensvertrags.
49) Vertrag vom 25. November 1895 bezw. 16. Mai 1903.
R. R. G. II Band 27 S. 406, Band 31, S. 552.
50) Diese Bahn ist von einem französischen Bankhaus erbaut worden. Sie ist aber als schweizerische Inlandsbahn zu betrachten.

Im Übrigen muß Deutschland den alliierten und assoziierten Mächten freie Durchfuhr auf den geeignetsten Wegen gewähren; es darf keine Durchgangszölle oder ähnliche Abgaben erheben und muß die Transporte der Siegermächte meistbegünstigt behandeln[51]). Das Berner Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen ist zwischen den Siegerstaaten erneuert worden. Deutschland muß sich nach den darin enthaltenen Vorschriften richten, ohne aber Vertragsteil zu sein, d. h. ohne die förmlichen Rechte wie Kündigung, Revision usw. zu besitzen[52]). Einem innerhalb 5 Jahren nach Inkrafttreten des Friedensvertrags von Versailles geschlossenen Abkommen über die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern, das an die Stelle der Berner Konvention vom 14. Oktober 1890 tritt, muß Deutschland beitreten, auch wenn es an der Ausarbeitung nicht beteiligt war[53]).

Nach Artikel 370 ist Deutschland verpflichtet, die deutschen Wagen mit Einrichtungen zu versehen, die es ermöglichen, sie in die Güterzüge auf den Strecken derjenigen alliierten und assoziierten Mächte einzustellen, die Vertragsteilnehmer an der am 18. Mai 1907 abgeänderten Berner Konvention vom 15. Mai 1886 sind. Dadurch darf die Wirkung der durchgehenden Bremse, die in den ersten 10 Jahren nach Inkrafttreten des Friedensvertrags in jenen Ländern etwa eingeführt wird, nicht beeinträchtigt werden. Die Einrichtungen müssen es auch ermöglichen, die Wagen dieser Mächte in alle Güterzüge einzustellen, die auf deutschen Strecken verkehren.

Deutschland verwandte die Kuntze-Knorr-Bremse. Im Jahre 1922 wurden die an die durchgehende Wagenbremse zu stellenden Anforderungen, die im „Berner Programm" zusammengestellt waren, durch den Technischen Ausschuß des Internationalen Eisenbahnverbandes abgeändert. Sie wurden durch 33 neue Erfordernisse ersetzt. Im Hinblick auf Artikel 370 war es daher wichtig für Deutschland, daß die von ihm verwandte Kuntze-Knorr-Bremse als diesen Erfordernissen entsprechend befunden wurde. Diese Feststellung erfolgte im Jahre 1927.

Die Bestimmungen des Friedensvertrags von Versailles sind, soweit sie Fragen des Eisenbahnwesens betreffen, inzwischen durch Fristablauf gegenstandslos geworden. Sie waren aber auch vorher schon als rechtswidrig zu betrachten, da unter Bruch des Vorvertrags das Versailler Diktat zustandekam[54]). Dennoch wird keine Regierung von sich aus den Bruch einer Vereinbarung herbeiführen, die nicht beseitigt werden kann, ohne durch eine bessere ersetzt zu werden[55]). Aus diesem Grunde nimmt Deutschland trotz der Rechtswidrigkeit auch heute noch einen Teil des Versailler Friedensvertrags (z. B. Gebietsabtretungen) als vollendete Tatsache hin.

51) Artikel 321, 365 FVV.
52) Artikel 366 FVV.
53) Im Jahre 1924 kamen zwei Abkommen zustande:
Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Okt. 1924; RGBl. 1925 II S. 183 — Internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Okt. 1924; RGBl. 1925 II S. 483.
54) Frank, Nationalsozialistisches Handbuch für Recht und Gesetzgebung, Seite 576.
55) Hitler, Reichstagsrede am 17. Mai 1933.

Der durch den Versailler Friedensvertrag geschaffene Völkerbund, genauer ein Bund von Staatsregierungen, sollte in erster Linie politischen Zwecken dienen. Seine Tätigkeit auf wirtschaftlichem Gebiet trat aber im Laufe seines Bestehens in den Vordergrund. Insbesondere waren bis heute die wirtschaftlichen Erfolge beachtlicher als die politischen. Durch Artikel 23 e seiner Satzung wird dem Völkerbund zur Aufgabe gemacht, die nötigen Anordnungen zu treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie eine gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten. Es sollen dabei die besonderen Bedürfnisse der während des Krieges 1914/18 verwüsteten Gebiete berücksichtigt werden. Außerdem soll der Völkerbund nach Artikel 19 von Zeit zu Zeit die Bundesmitglieder zur Nachprüfung unanwendbar gewordener Verträge auffordern. Nach Artikel 24 sollen alle früher durch Gesamtvertrag errichteten Stellen vorbehaltlich der Zustimmung der vertragschließenden Teile dem Völkerbund untergeordnet werden.

Deutschland gehörte bis zum Jahre 1925 nicht dem Völkerbund an. Seine bedeutende Stellung im Eisenbahnwesen erkennend, lud es der Völkerbund aber bereits zu den Vorarbeiten der Konferenz von Barcelona (1921), wenn auch nur mit beratender Stimme, ein und ließ es an der Konferenz von Genf (1923) sogar mit voller Stimmberechtigung teilnehmen. Nachdem Deutschland 1933 aus dem Völkerbund ausgetreten ist, bedarf es bei neuen Konferenzen wiederum seiner ausdrücklichen Einladung.

Um die Behandlung der eisenbahntechnischen Fragen einem Kreis von Fachleuten anvertrauen zu können, wurde der „Beratende und technische Fachausschuß für Verkehr und Transit" gebildet. Der Ausschuß ist eine ständige Einrichtung des Völkerbunds. Er tagt in bestimmten Zwischenräumen am Sitze des Völkerbunds und hat den politischen Organen des VB alle Gutachten zu geben und Berichte zu erstatten, um die er in den seiner Zuständigkeit unterliegenden Angelegenheiten ersucht wird[56]).

3. Die Stellung der Deutschen Reichsbahngesellschaft im Rahmen internationaler Übereinkommen.

Aus dem Vorstehenden ergab sich, daß der internationale Eisenbahnverkehr ursprünglich durch Vereinbarungen und Abkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen die wesentlichste Förderung erfuhr. Später traten die Regierungen an deren Stelle wegen des großen politischen Interesses an den Eisenbahnen als wichtigstem Verbindungsmittel zwischen den Staaten.

Es taucht nun die Frage auf, ob nichtstaatliche Eisenbahnverwaltungen und ob die Deutsche Reichsbahngesellschaft als Körperschaft des öffentlichen Rechts heute überhaupt noch berechtigt ist, internationale Vereinbarungen im Eisenbahnwesen zu treffen. Diese Frage regelt sich in jedem

---

56) Beckh, Gestaltung des int. Eisenbahnrechts, Seite 33.

Staat nach den dort geltenden Gesetzen. Für Deutschland ist sie zu bejahen, soweit es sich um Fachvereinbarungen, also rein eisenbahntechnische Dinge handelt[57]). Dies ist in § 35 des Reichsbahngesetzes hinsichtlich der Fahrpläne, in § 36 für sonstige Verhandlungen und Vereinbarungen festgelegt. § 35 des Reichsbahngesetzes lautet:

> Die Gesellschaft hat der Regierung die Entwürfe der Jahres- und Halbjahresfahrpläne des Personenverkehrs mitzuteilen. Die Entwürfe der Fahrpläne internationaler Züge sind vor deren internationaler Beratung mitzuteilen.
>
> Die Gesellschaft soll die ihr gemachten Aenderungsvorschläge der Reichsregierung möglichst berücksichtigen.

Für die internationalen Züge besteht die Vorlagepflicht vor der Beratung. Soweit es sich aber um Züge handelt, die lediglich dem Grenzverkehr dienen, kann die RBG mit den fremden Bahnen verhandeln, bevor die Reichsregierung[58]) Mitteilung von den Entwürfen erhalten hat[59]). In keinem Falle besteht ein Anordnungs- oder Genehmigungsrecht der Regierung. Abänderungsvorschläge dürfen aber nur aus triftigen Gründen unberücksichtigt bleiben.

Bei den Verhandlungen und Vereinbarungen ist zu unterscheiden:

1) Verhandlungen mit fremden Eisenbahnverwaltungen bedürfen keiner Genehmigung der Reichsregierung, selbst wenn sich daran Staatsbahnen oder deren Behörden beteiligen[60]). Dies erleichtert die Arbeit der internationalen Organisationen.

2) Vereinbarungen mit fremden Eisenbahnverwaltungen sind, soweit keine Sonderbestimmungen Platz greifen, zwar zulässig[61]), bedürfen aber der Genehmigung der Reichsregierung (§ 31). Diese Genehmigung ist von dem Reichsverkehrsminister bezw. durch dessen Vermittlung von den nach der Verfassung zuständigen Reichsorganen einzuholen. In jedem Falle ist die Reichsbahngesellschaft auf die Vermittlung des Reichsverkehrsministers angewiesen[62]). Eine Ausnahme besteht hinsichtlich der Fahrpläne nach § 35. Das Genehmigungsrecht ist durch den Umstand gerechtfertigt, daß das Reich Eigentümer der Bahnanlagen und Anwärter auf den Betrieb der Reichsbahn ist.

3) Verhandlungen mit fremden Regierungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Reichsregierung als Ausfluß der Staatshoheit des Reichs (§ 36).

4) Vereinbarungen mit fremden Regierungen müssen von der Reichsregierung genehmigt werden. Die RBG kann zwar als Vertrags-

---

57) Schwarze, Reichsbahn und Wissenschaft, Seite 57.

58) Reichsverfassung Artt. 91 ff. sahen für die Verordnungen über Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen eine Regelung durch die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats, gegebenenfalls eine Übertragung ihrer Befugnisse an den Fachminister vor. Der Reichsrat ist weggefallen, seine Zustimmung deshalb illusorisch geworden.

59) Wiedenfeld, Die internationalen Vertragsbeziehungen der deutschen Reichsbahn, Seite 17.

60) Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, S. 105.

61) z. B. Verband der Vereinigten Dampfschiffverwaltungen für den Bodensee und Rhein, dem die Deutsche Reichsbahngesellschaft, die österreichischen und schweizerischen Bundesbahnen und die Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein angehören.

62) Kittel-Nawiasky, Reichsbahn im öffentl. Recht, S. 37.

partner erscheinen, bedarf dazu aber der Genehmigung der Regierung. Die Reichsregierung kann aber bei Fällen untergeordneten Interesses ein für alle Mal auf die Vorlage zur Genehmigung verzichten. Sie ist dann nur von der Reichsbahngesellschaft, die völlig selbständig handelt, zu benachrichtigen[63]).

Durch diese Bestimmungen werden der Reichsbahngesellschaft die zu eigenverantwortlichem Handeln notwendigen Freiheiten gewährt. Die Reichsregierung behält sich aber immer die Möglichkeit vor, die zur Verwirklichung ihrer politischen Belange erforderlichen Eingriffe vorzunehmen.

Die Tarifpolitik ist immer Sache der Reichsregierung. Die Tarife bedürfen aber immer der Zustimmung der Reichsbahngesellschaft und sind von ihr formell festzusetzen. Insoweit besteht also ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis[64]).

Ebenso ist nur die Reichsregierung befugt, in irgendwelche Beziehungen zum Völkerbund zu treten.

Die Abkommen von Barcelona und Genf.

1. Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs.

a). Zustandekommen.

Bereits die Pariser Friedenskonferenz setzte in ihrer Plenarsitzung vom 25. Januar 1919 neben anderen Kommissionen auch eine „Commission du régime international des ports, voies d'eau et voies ferrées" ein. Diese arbeitete zwar keine ausführlichen Bestimmungen zur Aufnahme in den Friedensvertrag aus, befaßte sich aber nach Erweiterung und Umbenennung in „Commission pour l'étude de la liberté des communications et du transit" mit der Bildung einer ständigen Organisation im Völkerbund[65]).

Sie war von 18 Staaten beschickt, darunter auch neutralen, und arbeitete, nachdem sie ein offizielles internationales Mandat durch Beschluß des Völkerbundsrats vom 13. Februar 1920 erhalten hatte[66]), als „Comité provisoir des communications et du transit" Entwürfe für Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, der Schiffahrtswege sowie der Eisenbahnen aus. Diese wurden dann aber aus Zweckmäßigkeitsgründen voneinander getrennt.

Bereits die erste Völkerbundsversammlung hatte am 9. Dezember 1920 eine Resolution angenommen, nach der die Völkerbundsmitglieder aufgefordert werden sollten, geeignete Vertreter zu einer ersten allgemeinen

63) Sarter-Kittel, DRG. S. 141.
64) Korsch, die DRG. S. 117.
65) Schücking-Wehberg, Satzung des VB, Seite 734.
66) H. Kraus, Die Internationale Verkehrskonferenz in Barcelona i/DJZ. 1921, S. 453.

Konferenz über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und der Verkehrswege nach Barcelona zu entsenden.

Diese Konferenz trat am 10. März 1921 in Barcelona zusammen. Ihr blieb es vorbehalten, den beratenden und technischen Fachausschuß für Verkehr und Transit endgültig einzusetzen[67]). Sie hat ein sofort in Kraft getretenes „Règlement d'organisation des conférences générales et de la Commission consultative et technique des communications et du transit" aufgestellt. Danach sollte jede Konferenz für internationale Durchfuhr und Verkehr aus Mitgliedern des Völkerbunds bestehen (Artikel 1). Eine von dem Völkerbund genehmigte Teilnahme von Nichtmitgliedern war bereits vorgesehen, (Artikel 2), allerdings nur mit beratender Stimme (Artikel 3).

Die Konferenz stand zwar nur unter den „Auspizien" des Völkerbundes. Immerhin stellte dieser den Präsidenten, 4 Vizepräsidenten, die beiden Sekretäre und betraute den Generalsekretär des Völkerbunds damit, das Weitere hinsichtlich des Konferenzergebnisses zu veranlassen[68]). Jedenfalls ist ihr Verhältnis zum Völkerbund nicht klar zu erkennen. Einerseits sollten nach Artikel 338, 339 und 379 des Friedensvertrags von Versailles Verkehrsabkommen zwischen den Siegermächten und Deutschland mit Genehmigung des Völkerbundsrats zustandekommen. Andererseits sprach das vorbereitende Comité von der Konferenz selbst als K o n f e r e n z d e s V ö l k e r b u n d e s. Rechtliche Bindungen sind vor Allem durch den Beratenden und Fachmännischen Ausschuß, ein Organ des Völkerbunds, das die Konferenz einberufen hat, gegeben. Im Übrigen mag man den Völkerbund als Veranstalter der Konferenz ansehen[69]).

Auf der ersten Verkehrskonferenz in Barcelona waren neben 40 Mitgliedstaaten des Völkerbunds[70]) Deutschland und Ungarn mit beratender Stimme vertreten. Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika hatten einen Beobachter entsandt.

Am 20. April 1921 wurde in Barcelona das „Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs" unterzeichnet. Es ergaben sich für Deutschland Zweifel, ob es verpflichtet sei, diesem Uebereinkommen beizutreten. Nach Artikel 379 FVB besteht eine Beitrittspflicht für alle diejenigen allgemeinen Abkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, die z w i s c h e n d e n a l l i i e r t e n u n d a s s o z i i e r t e n M ä c h t e n binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des Friedensvertrags von Versailles abgeschlossen werden. An der Ausarbeitung des vorliegenden Übereinkommen hatte aber eine Anzahl Staaten, wie Siam, Peru, Nicaragua[71]) nicht mitgewirkt, die den alliierten und asso-

---

67) B e c k h, Die Gestaltung des int. Eisenbahnrechts, S. 33.
68) K r a u s, Internationale Verkehrskonferenz, Seite 454.
69) K n a u t h, Die internationale Rechtsordnung d. Eisb., S. 16.
70) Albanien, Belgien, Bolivien, Brasilien, Chile, China, Columbien, Costa-Rica, Cuba, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Groß-Britannien mit Neuseeland und Indien, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Panama, Paraguay, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Südslawien, Spanien, Tschecho-Slowakei, Uruguay, Venezuela.
71) Siam ist am 29. November 1922, Peru am 15. September 1924 dem Übereinkommen beigetreten.

ziierten Mächten angehörten. Andererseits gehörten dem Übereinkommen Staaten an, die nicht zu den alliierten und assoziierten Mächten zählten, wie Spanien, Dänemark, Schweden, Finnland und Lettland. Wollte man den Artikel 379 FVV trotzdem auf das Übereinkommen von Barcelona anwenden, so würde man damit eine Blankoverpflichtung Deutschlands gegenüber der gesamten übrigen Welt schaffen. Dies würde dem klaren Wortlaut dieses Artikels widersprechen.

Deutschland hat seinen Beitritt ohne Bezugnahme auf Artikel 379 FVV erklärt. Es hat damit alle Rechte und Pflichten eines Vertragsteils erlangt. Daher kann es auch kündigen[72]), Revision verlangen usw.[73]).

b) Inhalt.

Das in Barcelona unterzeichnete Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs zerfällt in zwei Teile:

1) die Convention (Übereinkommen i. e. S.)
2) das Statut.

Die Convention enthält lediglich Bestimmungen über die Ratifikation, den Beitritt, die Kündigung, die Revision usw. Sie umfaßt also nur die formal-rechtlichen Bestimmungen (dispositions protocolaires). Das Statut dagegen enthält die materiell-rechtlichen Bestimmungen. Es gibt die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten an. Eine klare Trennung ist jedoch nicht erfolgt. So enthält das Statut in den Artikeln 7, 8, 11, 12 Bestimmungen, die ihrem Inhalte nach in die Convention hätten aufgenommen werden müssen[74]).

Die Trennung des Abkommens in zwei Teile versuchte die Konferenz damit zu begründen, daß Artikel 23 e des Völkerbundspaktes seinen Unterzeichnern nicht zur Pflicht gemacht habe, Übereinkommen zu schaffen. Dieser Artikel lautet:

> Unter Vorbehalt der Bestimmungen der schon bestehenden oder künftig abzuschließenden Übereinkommen und im Einklang mit diesen Bestimmungen übernehmen die Bundesmitglieder folgendes:
>
> e) sie werden die nötigen Anordnungen treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten mit der Maßgabe, daß die besonderen Bedürfnisse der während des Krieges 1914/1918 verwüsteten Gegenden berücksichtigt werden sollen.

Der Völkerbundspakt habe also nur Anordnungen vorgesehen. Das Statut stellt daher die Erfüllung des Artikels 23 e dar. Deren Beachtung müßte dann jedem Staate selbst überlassen werden. Um sicher zu sein, daß die Staaten diese Anordnungen auch beachteten, habe sich der Abschluß eines internationalen Übereinkommens als notwendig erwiesen[75]).

---

72) Bericht Seeliger vom 15. Januar 1924, Seite 4.
73) W. Kaufmann, Les Unions Internationales, Seite 255 ff.
74) Art. 7 Eintreten schwerwiegender Ereignisse.
Art. 8 Nichtanwendung des Statuts auf Kriegführende und Neutrale.
Art. 11 Zulässigkeit von Erleichterungen in weitergehendem Maße.
Art. 12 Nichtanwendung auf Gebiete, die im Kriege 1914/18 verwüstet wurden.
75) Chambre des Députés, Jahrgang 1922 Nr. 5155 S. 5
Sénat 1924 Nr. 235, Seite 4/5.

Aus dem Titel des Abkommens müßte man schließen, daß es alle Arten des Durchgangsverkehrs regeln wolle. Man hatte aber geglaubt, den Durchgangsverkehr auf gewöhnlichen Durchgangswegen — Landstraßen — und durch die Luft nicht regeln zu können[76]. Lediglich der Durchgangsverkehr auf der Eisenbahn und den Wasserstraßen ist erfaßt worden.

Im Statut ist der Grundsatz der Durchfuhrfreiheit festgelegt. Außerdem regelt es die Aufstellung von Durchfuhrtarifen und die Streitschlichtung. Das Übereinkommen soll späteren Abkommen als Grundlage dienen. Die vor dem 1. Mai 1921 bereits zwischen Vertragsstaaten geschlossenen Vereinbarungen bleiben unberührt; die Staaten sollen sich aber bemühen, sie bald in Einklang mit dem jetzigen Abkommen zu bringen. Weitergehende Erleichterungen werden weder aufgehoben noch für die Zukunft untersagt. Dabei gilt der Grundsatz der allgemeinen Parität, d. h. jeder Staat soll ebenso behandelt werden wie die übrigen Vertragsteile. Es darf keine unterschiedliche Behandlung erfolgen, die lediglich auf der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staate beruht. Eine Meistbegünstigung, wie sie in Handelsverträgen oft festgelegt ist, soll damit nicht ausgeschlossen werden. Sehr häufig wird sogar der starre Grundsatz der Parität durch die Anwendung der Meistbegünstigung abgeschwächt werden können.

2. Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen.

a) Zustandekommen.

Die erste Verkehrskonferenz von Barcelona hatte zwar die Möglichkeit geprüft, eine Regelung der Internationalen Eisenbahnordnung zu treffen. Bei den Verhandlungen zeigte sich aber, daß das gesammelte Material für eine Beschlußfassung im Rahmen eines Übereinkommens nicht ausreichte, da auch die Meinungen über dessen Inhalt zu weit auseinandergingen[77]. Im Laufe der Verhandlungen wurde der in einem sog. Grünbuch enthaltene Entwurf der vorläufigen Kommission derart verwässert, daß auf ihn weder die Bezeichnung Konvention noch Statut paßte. Die erste Verkehrskonferenz gelangte daher zu der Ansicht, daß der Plan verfrüht sei. Man müsse erst eine längere Erfahrung auf dem Gebiete des internationalen Eisenbahnverkehrs sammeln[78].

Die Beschlüsse der ersten Konferenz faßte man unter der Bezeichnung „Empfehlungen"[79] zusammen. Aus Artikel 1 bis 6 des ursprünglichen Entwurfes wurden 7 Empfehlungen. Diesen reihten sich noch drei Wünsche an[80].

In das Schlußprotokoll wurde — einer dieser drei Wünsche — aufgenommen:

---

76) Schücking-Wehberg, Satzung VB Seite 740.
77) Wolf, Bericht 20. 2. 1924 betr. die internationale Regelung der Eisenbahnen.
78) Chambre des Députés, Jahrgang 1924 Nr. 772 S. 3.
79) Recommandations rélatives au Régime international des voies ferrées C. 15 M. 10 1921 VIII S. 31.
80) enthalten im Schlußprotokoll unter Nr. 3, 4 und 6, abgedruckt im offiziellen Bericht der Konferenz (C. 15 M. 10 1921 VIII) Seite 42.

> Die Konferenz hält es für wichtig, daß innerhalb 2 Jahren ein Übereinkommen über die Eisenbahnen abgeschlossen werde; sie spricht den Wunsch aus, es möge rechtzeitig eine Kommission zusammentreten, die dieses Übereinkommen innerhalb der angegebenen Zeit ausarbeiten und abschließen kann.

Mit der Ausarbeitung dieses Übereinkommens wurde noch auf der ersten Verkehrskonferenz der „Beratende und Fachmännische Ausschuß für Verkehrswege und Durchgangsverkehr" betraut. Es wurde aber nichts darüber gesagt, wer die zweite Konferenz einberufen sollte. Vielleicht hielt man es für selbstverständlich, daß der Völkerbund es tun werde.

Der Leitsatz, der dem vorgeschlagenen Übereinkommen richtunggebend sein sollte, wurde auf der dritten Völkerbundsversammlung und im Völkerbundsrat durch den Wunsch ausgedrückt:

> durch dieses Übereinkommen sollen nicht irgendwelche neuen Rechtsgrundsätze aufgestellt werden; der Zweck des Übereinkommens soll vielmehr der sein, den zwischen einzelnen Staaten und Eisenbahnverwaltungen schon bestehenden Rechtszustand zu kodifizieren und auf einen größeren Kreis auszudehnen.

Der französische Delegierte der Verkehrskonferenz in Genf, Isabelle, sagte dazu[81]):

> il n'est que le manteau jété sur les accords existants et de bonnes règles non écrites au loyal trafic international.

Gemäß Art. 2 des Règlement d'organisation des conférences générales et de la Commission consultative et technique konnten Nichtmitglieder des Völkerbundes nur mit beratender Stimme an den Konferenzarbeiten teilnehmen. Mit Rücksicht auf Deutschland erfuhr dieser Artikel eine Änderung. Deutschland nahm nunmehr mit voller Stimme teil.

Mit beratender Stimme waren bei der zweiten Verkehrskonferenz Vertreter der Regierungskommission des Saargebiets, des Internationalen Transportbüros, der Internationalen Handelskammer und der Flußkommissionen von Donau, Oder und Rhein anwesend. Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika hatten wiederum einen Beobachter entsandt.
Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen wurde am 9. Dezember 1923 in Genf von 32 Staaten unterzeichnet[82]).

b) Inhalt.

Wie bereits erwähnt, war der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen der Leitsatz mit auf den Weg gegeben worden, nichts Neues zu schaffen, sondern Altes zu kodifizieren. Dementsprechend enthält sie auch im Wesentlichen nur Bestimmungen, die für die europäischen Staaten und Eisenbahnen schon durch Sondervereinbarungen festgelegt sind und die daher auch für Deutschland keine neuen Bindungen enthalten. Wie

---

81) CGCT/CR 13 Seite 17.
82) Signatarstaaten waren: Deutschland, Österreich, Belgien, Brasilien, Britisches Reich mit Neu-Seeland und Indien, Bulgarien, Chile, Dänemark, Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Salvador, Südslawien, Siam, Schweden, Schweiz, Tschecho-Slowakei, Uruguay.

ausdrücklich erklärt wurde[83]), hat man folgende Übereinkommen herangezogen, um aus ihnen einheitliche Grundsätze zu entnehmen und sie kurz und klar zusammenzustellen:

Berner Übereinkunft über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890[84])

Technische Einheit im Eisenbahnwesen von 1886, in der Fassung von 1908[85])

Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Internationalen Verkehr von 1921[86])

Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Internationalen Verkehr von 1921[87])

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen beschränkt sich mit Rücksicht auf die Schwäche weltumspannender Vereinbarungen in der Hauptsache auf Empfehlungen[88]), die einen sehr allgemeinen Charakter haben und hauptsächlich Grundsätze und richtunggebende Anregungen enthalten[89]) oder, wie französischerseits behauptet wird, „des suggestions platoniques"[90]). Es mag hervorgehoben werden, daß sie insbesondere keinen Eingriff in die Tarifhoheit enthält.

Dem Grundsatze folgend, keine neuen Verpflichtungen zu begründen, erstreckt sich die IRE nur auf bestehende Eisenbahnlinien. Sie zwingt keinen Staat, neue Eisenbahnverbindungen zu bauen. Soweit die bestehenden Linien den Anforderungen des internationalen Verkehrs nicht genügen, sollen die Entwürfe über den Ausbau dieser oder den Bau neuer Strecken den daran interessierten Staaten mitgeteilt werden. Über eine wohlwollende Prüfung dieser Vorschläge gehen die Verpflichtungen nicht hinaus (Artikel 1 IRE).

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen stellt einen ersten Versuch dar, das internationale Eisenbahnrecht zu kodifizieren. Gerade deshalb ist ihr eine gewisse Bedeutung zuzusprechen. Bei der großen Anzahl beteiligter Staaten mit den verschiedensten geographischen und kulturellen Verhältnissen waren allzugenaue Vorschriften nicht zu erwarten. Wie sich aus dem Bericht der Commission consultative et technique ergibt[90a]), sollte sich die Konferenz vielmehr darauf beschränken, eine große Anzahl von Regeln und Grundsätzen aufzustellen. Den Staaten und Eisenbahn-

---

83) CGCT/CR 2 Seite 11 — Rede von Haas.
84) Konferenzteilnehmer 1890: Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Ungarn, Rußland, Schweiz. — Nach dem Kriege angenommen von: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Südslawien, Schweden, Schweiz, Tschecho-Slowakei, Ungarn.
85) umfaßt heute alle europäischen Länder außer Rußland, Spanien und Groß-Britannien.
86) allgemein bezeichnet RIV (Regolamento Internazionale Veicoli): umfaßt all- europäischen Bahnen mit Ausnahme von Rußland, der Pyrenäenhalbinsel und Groß-Britannien.
87) Mitgliedstaaten sind: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Südslawien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschecho-Slowakei, Türkei, Ungarn.
88) Stieler, Internat. Eisenbahnverband, Seite 22.
89) Dupuis, Liberté des Voies de Communication, S. 266.
90) Chambre des Députés, Jahrgang 1925, Nr. 1778, S. 5.
90a) Rapport C. C. T. vom 12. März 1923, Seite 4.

verwaltungen blieb es dann überlassen, durch den Abschluß besonderer Abkommen die Ausführung dieser „Richtlinien“ zu gewährleisten.

Der Geltungsbereich der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen erstreckt sich über die ihr angehörigen Staaten[91]). Er erfährt darüber hinaus eine Erweiterung durch Artikel 6 der am gleichen Tage unterzeichneten Internationalen Rechtsordnung der Seehäfen[92]). Danach werden für alle Vertragsstaaten jenes Abkommens die Artikel 4, 20 und 22 der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen für verbindlich erklärt, wenn es sich um Transporte mit Herkunft von oder Bestimmung nach einem Seehafen handelt. Diese Artikel sind dann im Sinne der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen auszulegen[93]).

Eine Einengung bringt Artikel 9 der Convention, der — auf Vorschlag der holländischen Delegation — vorsieht, daß jeder Vertragsteil seine Teilnahme auf das Mutterland beschränken kann. Eine spätere Ausdehnung auf die Kolonien ist zulässig[94]).

3. Die Stellung der beiden Abkommen.

a) im Rahmen des Völkerbundes.

Der Völkerbund sollte alle Staaten der Erde umfassen. Er hatte durch Artikel 23 e seiner Satzung seinen Mitgliedern aufgegeben, die notwendigen Bestimmungen zu treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr zu sichern und aufrechtzuerhalten.

Es war daher selbstverständlich, daß unter seiner Schirmherrschaft die Verkehrskonferenzen von Barcelona und Genf stattfanden und die beiden Übereinkommen geschlossen wurden.

Artikel 1 des Règlement d'Organisation des Conférences Générales vom 20. April 1921 bestimmt, daß nur Mitglieder des Völkerbundes stimmberechtigt sein sollen. Er geht dabei von der Voraussetzung aus, daß nur diese Staaten an den Verkehrskonferenzen teilnehmen werden. In Wirklichkeit gehören aber einige Staaten, die für den internationalen Verkehr von Bedeutung sind, nicht dem Völkerbund an, insbesondere Deutschland, das wegen seiner Lage und seines stark entwickelten Eisenbahnnetzes nicht von den Beratungen der Eisenbahnübereinkommen ausgeschlossen werden sollte. Deshalb sieht Artikel 1 bereits eine Beteiligung von Nichtmitgliedern des Völkerbundes vor, allerdings nur mit beratender Stimme (Artikel 2). Auf der Zweiten Verkehrskonferenz wurde diese Beschränkung mit Rücksicht auf Deutschland beseitigt. Nunmehr haben die Nichtmitglieder die gleichen Rechte wie die Völkerbundsstaaten.

---

91) Deutschland, Österreich, Belgien, Brasilien, Britisches Reich, Bulgarien, Chile, Dänemark, Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Japan, Litauen, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Salvador, Südslawien, Siam, Schweden, Schweiz, Tschecho-Slowakei, Uruguay, Abessinien, Panama, außerdem ein großer Teil der britischen Kolonien.

92) Martens Recueil V 19, Seite 262 ff.

93) Laun, Régime international des ports i/RdC 1926, Band V, Seite 43.

94) Ebenso Art. 29 des Internationalen Übereinkommens über die Vereinfachung der Zollförmlichkeiten vom 3. Nov. 23; das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs sieht eine solche Beschränkung nicht vor.

Artikel 7 der gleichen Geschäftsordnung sieht vor, daß jeder Staat, der an einem Streitfall beteiligt, aber im beratenden und fachmännischen Ausschuß nicht vertreten ist, zur Entsendung eines Vertreters eingeladen werden kann. Dieses Mitglied nimmt dann an den Beratungen über diesen Streitfall teil. Der entsendende Staat braucht dem Völkerbund nicht anzugehören.

Die Abkommen von Barcelona und Genf geben ferner die Möglichkeit eines Beitritts von Nichtmitgliedern des Völkerbunds[95]). Diese müssen vom Völkerbundsrat dazu eingeladen werden, der damit allerdings einen wesentlichen Einfluß hat. Es liegt in seiner Hand, ob er den Beitritt dieses Staates ermöglichen will oder nicht.

Artikel 41 des Statuts der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen sah im Entwurf[96]) vor, daß alle Ämter und Stellen, die Kraft internationaler Übereinkommen in Eisenbahnfragen geschaffen würden, dem Völkerbund unterstellt werden sollten[97]). In der endgültigen Fassung wurde aber lediglich bestimmt, daß „sie von demselben Geiste wie die Organe des Völkerbundes" beseelt sein sollten. Dies wurde mit dem Umstande begründet, daß das auf Grund der Berner Übereinkunft geschaffene Zentralamt in Bern dem Völkerbund nicht unterstellt werden könne, weil an dem Übereinkommen Staaten beteiligt sind, die dem Völkerbund nicht angehören. Um den Wünschen des Generalsekretärs des Völkerbunds entgegenzukommen, wurde der Artikel 41 als Kompromißformel geschaffen. Damit wurde wenigstens eine greifbare Annäherung angebahnt und in einem internationalen Vertrag festgelegt[98]).

Schließlich sei noch auf Artikel 44 JRE verwiesen, wonach keine Bestimmung der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen so ausgelegt werden darf, „als ob sie irgendwie die Rechte oder Pflichten irgendeines Vertragsstaates in seiner Eigenschaft als Völkerbundsmitglied berühre". Ein gleicher Vorrang der Völkerbundsbelange ergibt sich aus Artikel 2 beider Konventionen, die feststellen, daß die Rechte und Pflichten, die sich aus den Friedensverträgen von Versailles, Trianon, St. Germain, Neuilly ergeben, durch die beiden Abkommen nicht berührt werden sollen. Auf Artikel 2 wird in Artikel 8 beider Konventionen Bezug genommen, ohne daß man erkennen könnte, welche Bedeutung diese Bezugnahme haben soll. Man war sich offenbar auch auf der Zweiten Verkehrskonferenz hierüber durchaus nicht im Klaren, denn auf den Antrag der deutschen Delegation, diese Bezugnahme als überflüssig wegzulassen, wurde Artikel 8 JRE lediglich aus dem Grunde beibehalten, weil in dem Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs der gleiche Wortlaut enthalten sei[99]).

b) zu sonstigen internationalen Eisenbahnabkommen.

Artikel 10 des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs lautet:

---

95) Artikel 5 der Conventionen UFD und JRE.
96) Artikel 42 des Entwurfs.
97) Im Hinblick auf Artikel 24 der VB-Satzung.
98) Bericht Seeliger vom 18. Januar 1924.
99) Bericht Wolf vom 15. Januar 1924.

Die von den Vertragsstaaten vor dem 1. Mai 1921 abgeschlossenen Verträge, Übereinkommen oder Vereinbarungen über den Durchgangsverkehr verlieren durch Inkrafttreten des Statuts nicht ihre Gültigkeit.

In Anbetracht dessen verpflichten sich die Vertragsstaaten, entweder beim Erlöschen solcher Vereinbarungen oder sobald die Verhältnisse es ermöglichen, diejenigen unter den danach aufrechterhaltenen Vereinbarungen, die den Bestimmungen des Statuts zuwiderlaufen sollten, durch entsprechende Abänderungen soweit mit ihnen in Einklang zu bringen, wie die geographischen, wirtschaftlichen und technischen Verhältnisse der Länder oder Gebiete, die den Gegenstand jener Vereinbarungen bilden, es irgend gestatten.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, überdies künftig keine Verträge, Übereinkommen oder Vereinbarungen abzuschließen, die den Bestimmungen des Statuts zuwiderlaufen, sofern nicht geographische, wirtschaftliche oder technische Beweggründe ausnahmsweise Abweichungen rechtfertigen sollten.

Ferner können die Vertragsstaaten über den Durchgangsverkehr für bestimmte Gebiete geltende Vereinbarungen treffen, die mit den Grundsätzen des Statuts im Einklang stehen.

Damit erkennt das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs einen Vorrang aller vor dem 1. Mai 1921 geschlossenen Abkommen an. Sollte sich auf Grund solcher Abkommen ein Streitfall ergeben, so ist er nach den dort getroffenen Bestimmungen, gegebenenfalls nach den allgemeinen völkerrechtlichen Regeln über die Streitschlichtung, zu behandeln[100].

Nach dem 1. Mai 1921 sollen die Vertragsstaaten keine Abkommen schließen, die dem Übereinkommen von Barcelona widersprechen, es sei denn, daß geographische, wirtschaftliche oder technische Beweggründe ausnahmsweise Abweichungen rechtfertigen sollten. Meinungsverschiedenheiten über die Zulässigkeit solcher Abweichungen sind, wie alle anderen Streitfälle des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, die sich auf die Anwendung oder Auslegung beziehen, zu behandeln und gemäß Artikel 13 UFD beizulegen[101].

Bezüglich der Stellung der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen zu sonstigen Eisenbahnabkommen muß man unterscheiden:

1) Die vor Kriegsende geschlossenen Abkommen. Von ihnen kann nicht ohne Weiteres angenommen werden, daß sie in dem Geiste der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen abgefaßt sind. Soweit dies nicht der Fall ist, sollen sie baldigst geändert werden (Artikel 40). Bevor eine Anpassung stattgefunden hat, können die Vertragsstaaten dieser Abkommen eine Ausfüllung von Lücken nur nach genauer Prüfung der Umstände vornehmen.

2) Die nach Kriegsende geschlossenen Abkommen. Selbst soweit sie vor der

---

100) allgemeine Möglichkeiten, einen Streit zu erledigen: auf gütlichem Wege: diplomatischer Verkehr, Mitwirkung fremder Staaten, Schiedsspruch, Untersuchungskommissionen im Wege der Selbsthilfe: Retorsion, Repressalie, Intervention, Blockade durch Krieg.

101) Dupuis, Voies de Communication, Seite 270.

Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen abgeschlossen wurden, sind sie meistens bereits vom Geiste dieses Übereinkommens beseelt. Sie werden daher vielfach keiner Anpassung mehr bedürfen. Soweit in ihnen besondere Fälle nicht geregelt wurden, kann ohne weiteres die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen herangezogen werden.
3) Die nach Schaffung der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen geschlossenen Abkommen. Da die IRE durch besondere Abkommen ausgeführt werden muß, so kann es sich nur darum handeln, festzustellen, ob diese Abkommen dem Geiste der IRE entsprechend abgefaßt worden sind, oder ob sie, wie es Artikel 33 ausdrücklich gestattet, weitergehende Erleichterungen des internationalen Verkehrs enthalten. Deshalb sind Streitfragen hierüber nach den Vorschriften der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen zu behandeln.

c) im Verhältnis zueinander.

Wie bereits dargelegt, hatte sich das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs zum Ziel gesetzt, ein Teilgebiet aus dem internationalen Eisenbahnwesen zu regeln. Es wollte neben den verschiedenen anderen Abkommen stehen, konnte also, wenn nötig, auch neue Verpflichtungen und Rechte begründen.

Ganz anders dagegen die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen. Sie wollte keinerlei neue Rechte noch Pflichten für die Beteiligten begründen. Ihr Zweck erschöpfte sich nach dem Willen ihrer Verfasser in der Schaffung eines Mantels, der über alle bestehenden und künftigen Abkommen gehängt werden sollte.

Daraus ergibt sich für die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen zwangsläufig:
1) eine sehr unvollständige Regelung. Waren Einzelfragen des internationalen Verkehrs überhaupt noch nicht durch internationale Vereinbarungen geregelt worden, so durfte auch die IRE darüber nichts bestimmen. Ebenso war es ihr versagt, Rechte oder Pflichten zu begründen, die über bereits vorhandene, aber unvollständige vertragliche Bindungen hinausgingen.
2) eine sehr ungenaue Regelung. Den Verschiedenheiten, die sich in internationalen Verträgen über den gleichen Gegenstand, vielleicht mit Rücksicht auf die geographische Lage oder die unterschiedliche Rechtsauffassung ergaben, sollte sie gleichermaßen als Mantel dienen können. So sind die Verhältnisse in Europa, Amerika und Asien zu verschieden, die wirtschaftliche Entwicklung ist zu unterschiedlich, als daß greifbare Verpflichtungen der Staaten über jeden Punkt hätten festgelegt werden können[102]).

Die Frage, in welchem Verhältnis die beiden Abkommen von Barcelona und Genf zueinander stehen, muß deshalb dahin beantwortet werden, daß die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen als Zusammenfassung der anzuwendenden Grundsätze allen Einzelregelungen genauerer Art den Vortritt lassen muß. Auch gegenüber dem Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs muß dies gelten. Dieses Abkommen

102) Bericht vom 21. Januar 1924, betreffend die Verträge von Genf.

wurde zwar vor der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen geschaffen. Die Besprechungen auf den beiden Verkehrskonferenzen ergeben aber, daß das Übereinkommen von Barcelona dem Geiste der noch zu schaffenden Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen entsprechen sollte.

d) gegenüber ihren Ausführungsvereinbarungen.

Da sowohl das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs als auch die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen[103]) den Abschluß besonderer Abkommen zur genaueren Ausführung der festgelegten Grundsätze nicht nur zulassen, sondern sogar besonders anregen, so ist zu prüfen, in welchem Verhältnis diese Abkommen zu den beiden Übereinkommen stehen.

Die beiden Übereinkommen von Barcelona und Genf stellen Grundsätze fest, die der Verbesserung des internationalen Verkehrs dienen sollen. Um die Ausführung dieser Grundsätze zu sichern, sollen Sonderabkommen geschlossen werden. Dies bedeutet, daß diese Abkommen vollkommen selbständig bestehen, daß sie insbesondere nicht abhängig sein sollen von der Gültigkeit und dem Vorhandensein der beiden Übereinkommen. Deshalb behalten die besonderen Vereinbarungen auch dann noch ihre Gültigkeit, wenn das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs oder die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen für einen Staat aus irgendeinem Grunde weggefallen sind (Kündigung, veränderte Verhältnisse). Will ein Staat auch die besonderen Vereinbarungen zum Wegfall bringen, so bedarf es dazu einer besonderen Erklärung nach Maßgabe der in ihnen enthaltenen Bestimmungen. Er kann sich nicht ohne weiteres auf den Wegfall der beiden Übereinkommen berufen.

4. Möglichkeiten zur Beendigung dieser Abkommen.

a) Regelung nach den Abkommen.

Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen sehen die Möglichkeit vor, diese Übereinkommen zu kündigen. Sie enthalten für diesen Fall eine genaue Regelung des Verfahrens sowie der Kündigungszeitpunkte[104]).

Außerdem sehen die Artikel 7, 12, 14 UFD sowie 29 und 34 IRE vor, unter welchen besonderen Umständen die Übereinkommen nicht angewandt zu werden brauchen, nämlich

1) sofern ein Staat genötigt ist, die Vorschriften der Statute durch besondere oder allgemeine Maßnahmen zu ändern, weil schwerwiegende, die Sicherheit seines Staates oder die Lebensinteressen seines Landes berührende Ereignisse eingetreten sind.

2) sofern gegen die weitere Einhaltung gewisser Bestimmungen triftige Gründe vorliegen, die den Ernst der wirtschaftlichen Lage des betroffenen

---

103) Artikel 10 Absatz 4 UFD; Artikel 37 IRE.

104) Art. 7 UFD und Art. 8 IRE bestimmen in wörtlicher Übereinstimmung, daß die Kündigung, die nach Ablauf von 5 Jahren seit Inkrafttreten für den Kündigenden zulässig ist, schriftlich zu erfolgen hat und ein Jahr nach Eingang wirksam wird.

Staates als Folge des Weltkriegs 1914/18 dartun. Dieser Bestimmung kommt nur eine zeitlich begrenzte Geltungsdauer zu. Sie ist in die beiden Übereinkommen aufgenommen worden, um denjenigen Staaten, die aus finanziellen Gründen die Behebung der durch den Weltkrieg erlittenen Schäden nicht bis zum Abschluß der Übereinkommen haben vornehmen können, die vorbehaltlose Teilnahme zu ermöglichen. Es genügt, wenn die Staaten, nachdem die Übereinkommen für sie wirksam geworden sind, sich den anderen Vertragsstaaten gegenüber auf diese Bestimmung berufen.

In beiden Fällen sollen die Grundsätze der Übereinkommen möglichst gewahrt werden, die Bestimmungen nur vorübergehend und möglichst nur für Teile eines Staates außer Kraft gesetzt werden.

3) Besondere Gebietsteile, bei denen die Anwendung der Statute aus verwaltungstechnischen Gründen nicht möglich oder mit zu großen Schwierigkeiten verbunden ist, unterliegen nicht den Bestimmungen der Übereinkommen. Artikel 7 UFD gibt im Einzelnen an, welche Gebietsteile hierfür in Frage kommen, nämlich im „Innern gewisser Vertragsstaaten oder unmittelbar an deren Grenze gelegene Zonen oder eingeschlossene Gebietsteile, die im Verhältnis zu dem Gesamtgebiet sehr geringe Ausdehnung und Bevölkerung aufweisen und abgetrennte Teile derselben bilden oder Niederlassungen von anderen Staaten darstellen". Das Gleiche gilt für Kolonien, die im Verhältnis zum Flächeninhalt besonders lange Grenzen besitzen, die die zollamtliche und polizeiliche Überwachung unmöglich machen.

4) im Falle eines Krieges sollen die Übereinkommen die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen nicht berühren. Die beiden Übereinkommen werden daher insoweit nicht angewandt, als in Kriegszeiten politische Erwägungen entgegenstehen. Auf die Bedeutung dieser Bestimmung wird in einem späteren Abschnitt näher eingegangen werden.

In allen diesen Fällen handelt es sich aber nicht darum, die Übereinkommen für einen Staat als nicht mehr geltend zu betrachten, sondern nur, ihre Anwendung teilweise bezw. zeitweise außer Kraft zu setzen.

b) Die clausula rebus sic stantibus.

Ist ein Staat wegen wesentlich veränderter Verhältnisse nicht mehr in der Lage, die durch die Übereinkommen ihm auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, so kann er ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist, ja sogar ohne jede Kündigung die Übereinkommen als nicht mehr für ihn bestehend betrachten.

Jedem völkerrechtlichen Vertrag wohnt die clausula rebus sic stantibus inne[105]). Das bedeutet, daß der Vertrag nur solange gelten soll, als sich die Interessenlage, die zur Zeit des Abschlusses bestand, nicht wesentlich geändert hat[106]). Ein Staat kann daher bei veränderten Verhältnissen erklären, daß diese Umstände ihn von der weiteren Einhaltung des Vertrags entbunden haben. Er erklärt nicht, er werde den Vertrag nicht mehr einhalten, sondern er macht geltend, der Vertrag sei für ihn weggefallen.

---

105) Anzilotti, Völkerrecht S. 351, 358; Hatschek, Völkerrecht S. 238; Carl Schmitt, Nationalsozialismus und Völkerrecht S. 11; a. M. Strupp, Hold-Ferneck, Bruno Schmitt, Diena (s. später).

106) Kaufmann, Das Wesen des Völkerrechts und die clausula rebus sic stantibus Seite 204.

Dupuis[107]) sieht die Gefahr der clausula rebus sic stantibus darin, daß sie den Weg „zur Zerstörung von Verträgen nach Lust und Laune jedes Staates" öffne. Ich kann diesen Bedenken nicht beitreten, denn in dem Umstande, daß eine wesentlich veränderte Sachlage die Anwendung der Klausel bedingt, liegt doch, daß nicht Lust und Laune sondern wesentliche Umstände die Lossage vom Vertrage gestatten. In diesem Rahmen muß der Anwendung der Klausel zugestimmt werden.

Für die Richtigkeit dieser Ansicht scheinen gerade die Ausführungen derjenigen Schriftsteller zu sprechen, die die Klausel ablehnen.

So negiert Strupp[108]) das Vorhandensein der Klausel aus Furcht, sie könne zu einem „Bankerott" des Völkerrechts überhaupt führen. Er sieht sich aber veranlaßt, andere Möglichkeiten der Vertragsbeendigung an ihre Stelle zu setzen und zwar:

1) es dürfe nach Treu und Glauben ein Stehenbleiben beim Vertrage dem Willen der Parteien beim Vertragsschluß nicht entsprochen haben. Darin liegt aber als stillschweigende Voraussetzung, daß in den Vertragstext keine entsprechende Bestimmung aufgenommen worden ist. In den meisten Fällen werden dann auch keine sonstigen, etwa mündlichen, Äußerungen erfolgt sein. Dann können nur Vermutungen weiterhelfen. Diese auszulegen, muß aber dem Staat überlassen bleiben, der sich auf sie beruft. Aus der scheinbar objektiven Beurteilung der Berechtigung zur Vertragsbeendigung wird also wiederum eine subjektive.

2) es muß ein völkerrechtlicher Notstand[109]) vorliegen. Ich möchte annehmen, daß dieser Umstand — von ganz besonderen Ausnahmefällen abgesehen, wie Friedensverträgen — immer nach dem Willen der Parteien eine Beendigung des Vertrags rechtfertigt. Damit fällt dieser Punkt aber bereits unter den vorgenannten.

3) eine Berufung auf die Klausel könne auf keinerlei Rechtsgründe gestützt werden und stelle darum einen Rechtsbruch dar. Strupp will damit der allzu leichtfertigen Anwendung der Klausel vorbeugen. In diesem Sinne ist ihm beizutreten. Er übersieht aber, daß es Fälle geben kann, wo weder ein Notstand vorliegt, noch der Wille der Parteien beim Vertragsschluß Umstände berücksichtigte, die später doch eingetreten sind. Es könnte, um nur ein Beispiel zu nennen, eine längere Nichtausübung von Vertragsrechten durch den einen Vertragsteil dazu führen, daß der andere Teil sich schließlich wegen der durch die Nichtausübung geschaffenen Lage als vom Vertrag entbunden betrachtet.

Hold-Ferneck gelangt zu dem Ergebnis, die Klausel sei überflüssig[110]). Bruno Schmidt[111]) behauptet das Gleiche mit der Begrün-

---

107) Dupuis, Voies de Communication i/RdC 1924 II, S. 342.
108) Strupp, Völkerrecht, Seite 180, 193.
109) Strupp, Völkerrecht, S. 194: Der völkerrechtliche Notstand ist eine Lage, in der ein Staat von einer gegenwärtigen oder unmittelbar bevorstehenden, schweren, auf andere Weise nicht abwendbaren Gefahr bedroht ist, die ohne Verletzung fremder, rechtlich geschützter Interessien vernünftiger Überlegung nach die Existenz des Staates, seinen gegenwärtigen Territorial- oder Personalbestand in Frage stellen oder seine Unabhängigkeit in einem solchen Maße einschränken müßte, daß eine völkerrechtliche Handlungsfähigkeit aufgehoben oder doch auf ein Minimum reduziert erscheinen würde.
110) Hold-Ferneck, Völkerrecht, Seite 188.
111) Bruno Schmidt, Völkerrechtliche clausula rebus sic stantibus Seite 134.

dung, bei Anwendung der Klausel werde etwas, was in Wirklichkeit für alle internationalen Verkehrssätze gelte, speziell als Regel des pacta sunt servanda proklamiert.

Stimmen die Lehrmeinungen darin überein, daß eine Lossage von einem Vertrage möglich ist, so gehen sie wiederum auseinander über die zu fordernden Erklärungen und deren Wirkung.

Diena[112]) verlangt für die Anwendung der Klausel neben einem „stato di necessità" noch den Versuch, durch Mitteilung an die übrigen Vertragsstaaten deren Einverständnis zur Vertragslösung zu erlangen. Erst, wenn es nicht gelinge, dieses Einverständnis zu erzielen, könne er sich einseitig als vom Vertrage entbunden betrachten.

Anzilotti[113]) will die Frage, ob die Klausel überhaupt in Anspruch genommen werden kann, einem Schiedsgericht oder dem Ständigen Internationalen Gerichtshof unterbreiten, falls eine Schiedsklausel im Vertrage enthalten ist.

Cavaglieri[114]), der in jedem Falle die Anwendung der clausula rebus sic stantibus ablehnt, sieht statt dessen die Möglichkeit vor, daß ein Staat versuche, den Vertragsgegner zu einer Änderung oder Aufhebung des Vertrags auf Grund der veränderten Verhältnisse zu veranlassen. Im Falle des Mißlingens soll ein Schiedsgericht oder der Ständige Internationale Gerichtshof angerufen werden.

In diesen Fällen wird der Staat gezwungen, sich noch für eine bestimmte Zeit an den Vertrag zu halten. Dies kann in manchen Fällen für ihn untragbar werden wegen der bei ihm vorliegenden besonderen Umstände, auf die er die Anwendbarkeit der Klausel ja gestützt hat.

Deshalb erscheint es richtig, eine auf die Klausel oder entsprechende Gründe gestützte Lossage mit dem Augenblick der Erklärung wirksam werden zu lassen. Dem durch die Lossage betroffenen Staat steht es dann frei, die Nachprüfung der vorgebrachten Gründe durch ein Schiedsgericht oder den Ständigen Internationalen Gerichtshof vornehmen zu lassen. In der Zeit bis zur Entscheidung über diesen Streitfall sind die Parteien an den Vertrag nicht gebunden.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß die Berufung auf die clausula rebus sic stantibus zu einer Beendigung des Vertragsverhältnisses führt. Die Artikel 7 UFD und 29 JRE setzen dagegen ein Fortbestehen der Übereinkommen voraus. Durch diese Bestimmungen wird daher die clausula rebus sic stantibus nicht beseitigt. Dabei muß allerdings eine Einschränkung gemacht werden. Die Klausel darf nur dann angewandt werden, wenn keine Vertragsbestimmungen die Erreichung des durch die Klausel beabsichtigten Zwecks ermöglichen. Kann ein Staat wegen schwerwiegender, die Sicherheit des Staates oder die Lebensinteressen des Landes berührender Ereignisse die Übereinkommen nicht einhalten, so muß er daher erst prüfen, ob diese besonderen Umstände nur vorübergehend oder auf nicht absehbare Zeit bestehen werden. Ist anzunehmen, daß diese Verhältnisse nur vorübergehend bestehen werden, so muß er sich auf Artikel 7 UFD

112) Diena, Diritto Internazionale, Seite 434/35.
113) Anzilotti, Völkerrecht, Seite 358.
114) Cavaglieri, Diritto Internazionale, Seite 347.

bezw. Artikel 29 JRE berufen. Kann aber mit einer Änderung in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden, so muß eine Berufung auf die Klausel zulässig sein.

Selbstverständlich wird man jedem Staat neben der Berufung auf die Klausel auch das Recht zugestehen müssen, durch ein Schiedsgericht oder den Ständigen Internationalen Gerichtshof über die Frage der Beendigung der Übereinkommen entscheiden zu lassen. Diese Möglichkeit muß man aus dem Umstande folgern, daß — wie dargelegt — eine sofortige Lossage möglich ist. Dann muß man auch die Anwendbarkeit des weniger starken Mittels der Vertragsbeendigung auf Grund einer gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Entscheidung als zulässig erachten. Ebenso selbstverständlich kann eine einverständliche Aufhebung zu jedem Zeitpunkt eine Beendigung der Übereinkommen herbeiführen[115]). Sie müßte dann von sämtlichen Beteiligten erklärt werden.

Für Deutschland ergibt sich im Falle der Aufhebung der Übereinkommen, daß dadurch keine Änderung an dem durch den Friedensvertrag von Versailles geschaffenen Zustande herbeigeführt wird. Eine andere Frage ist natürlich, inwieweit der Friedensvertrag für uns noch Geltung hat. Diese Frage soll hier nicht untersucht werden.

Internationaler Eisenbahnverkehr.

1. Die Freiheit des Internationalen Eisenbahnverkehrs.

a) Anwendungsbereich.

Durch die Unterzeichnung der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen und des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, durch geeignete, in den Übereinkommen im Einzelnen angeführte Vereinbarungen den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern. Dabei wird keinem der Vertragsstaaten eine neue Verpflichtung auferlegt zur Erleichterung der Beförderung von Angehörigen eines Staates, der nicht Vertragsteil ist oder von deren Reisegepäck. Das gleiche gilt für Güter, Personen- oder Güterwagen, die aus einem Staate stammen oder nach einem Staate versandt sind, der nicht Vertragsteil ist[116]).

Die Vorschriften der beiden Übereinkommen finden Anwendung auf die Eisenbahnlinien — gegebenenfalls auch Schiffahrtslinien — die dem internationalen Verkehr zu dienen geeignet sind. Für das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs kommen daher nur die internationalen Durchgangswege in Frage. Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen bezieht sich grundsätzlich auf alle Eisenbahnlinien. Sie nimmt aber die aus örtlichen Gründen oder zu Zwecken der Landesverteidigung gebauten Bahnen aus, soweit es sich um die Einrichtung des durchgehenden

115) Hold-Ferneck, Völkerrecht, Seite 182.
116) Artikel 6 UFD, Artikel 31 JRE.

Dienstes und den Bau neuer oder Ausbau bestehender Linien handelt[117]). Die örtlichen Bahnen wurden ausgenommen, weil sie für den internationalen Verkehr nicht in dem Maße benutzt werden, wie es bei den sonstigen Bahnen erfolgt. Ebenso findet bei ihnen häufig kein oder nur beschränkter Güterverkehr statt.

Die zu Zwecken der Landesverteidigung gebauten Bahnen werden nur insoweit von der JRE erfaßt, als die Interessen eines jeden Staates dem nicht entgegenstehen. Deshalb scheiden die ausschließlich für Zwecke der Landesverteidigung gebauten Bahnen vollkommen aus. Diese Bahnen dienen überhaupt nicht dem öffentlichen Verkehr. Für die Bahnen, die mit Rücksicht auf die Landesverteidigung gebaut wurden, aber im öffentlichen Verkehr — wenn auch nur in beschränktem Umfange — benutzt werden, gelten die obengenannten Einschränkungen.

Einem anderen Teile der Eisenbahnlinien kann man eine gewisse strategische Bedeutung nicht absprechen. Sie sind sogar häufig aus Gründen der Landesverteidigung erbaut oder in ihrer Linienführung durch solche Gründe beeinflußt worden. Dies gilt in besonderem Maße für die von dem Landesinnern nach den Grenzen gehenden Eisenbahnwege. Soweit diese Bahnen aber dem öffentlichen Verkehr unbeschränkt zur Verfügung stehen, können sie nicht als Bahnen zu Zwecken der Landesverteidigung im Sinne der beiden Übereinkommen angesehen werden. Für sie gelten daher die vorgenannten Einschränkungen nicht.

Die Spurweite der Eisenbahnen ist ohne Einfluß darauf, ob sie von den beiden Übereinkommen erfaßt werden. Deshalb fallen unter sie auch die häufig schmalspurigen Bergbahnen der Schweiz, aber auch alle sonstigen Bahnen, die keine Normalspur besitzen. Natürlich kommt ein durchgehender Dienst in den meisten Fällen nicht in Frage[118]).

b) Beschränkungen.

In Zeiten allgemeinen Friedens sind die Übereinkommen von allen Vertragsstaaten einzuhalten. Dabei kann als allgemeiner Friede nur die Zeit angesehen werden, in der keiner der Vertragsstaaten in einen Krieg verwickelt ist. Auch schon dann, wenn ein Vertragsstaat mit einem am Übereinkommen Unbeteiligten einen Krieg führt, kann von allgemeinem Frieden nicht gesprochen werden. In Kriegszeiten werden die Rechte und Pflichten der Kriegführenden und Neutralen durch die Übereinkommen nicht geordnet. Sie sollen aber auch in Kriegszeiten soweit Geltung behalten, als sie mit diesen Rechten und Pflichten vereinbar sind[119]); nach Beendigung der Kriegszeiten treten sie wieder voll in Geltung.

In Friedenszeiten sind die Unterzeichner der Übereinkommen daher grundsätzlich verpflichtet, die darin enthaltenen Vorschriften zu beachten. Aus Gründen der eignen Sicherheit ist den Staaten aber gestattet, den

---

117) Artikel 1 Absatz 4 JRE.
118) Auf den Mindener Kreisbahnen wird die Weiterbeförderung der vollspurigen Eisenbahnwagen dadurch ermöglicht, daß diese Wagen auf sog. Rollböcke aufgesetzt und dann beliebig weitergeführt werden können — Baumann, Deutsches Verkehrsbuch Seite 393.
119) Artikel 8 UFD; Artikel 32 JRE.

internationalen Verkehr zu beschränken oder in besonderem Maße zu überwachen[120]).

So ist für den Durchgangsverkehr bestimmt worden, daß keiner der Vertragsstaaten verpflichtet ist

die Durchreise von Personen zu gewährleisten, denen das Betreten seines Gebiets verboten ist. Zu diesen sind alle diejenigen Ausländer zu rechnen, denen der Aufenthalt innerhalb des Staatsgebiets ausdrücklich verboten wurde. Man könnte nun annehmen, daß die Bestimmung dann auch auf alle diejenigen Personen auszudehnen sei, die sich nicht im Besitze der von dem zu durchreisenden Staat geforderten Erlaubnis (Durchreisevisum) befinden. Aus der Abfassung der Artikel 5 UFD und 30 JRE ergibt sich aber, daß dies nicht beabsichtigt ist. In ihnen wird dem Bedürfnis eines jeden Staats nach Fernhaltung unerwünschter Elemente Rechnung getragen. Für die Beurteilung einer Person kann aber das Vorliegen oder Nichtvorhandensein eines Durchreisevisums nicht maßgebend sein. Erst wenn dem betreffenden die Erteilung eines Visums verweigert worden ist, ergeben sich Anhaltspunkte dafür, daß sein Aufenthalt innerhalb des Staatsgebiets unerwünscht ist.

Ferner besteht für die Vertragsstaaten keine Verpflichtung, den Durchgang solcher Güter zu gewährleisten, deren Einfuhr untersagt ist
1) aus Gründen der öffentlichen Gesundheitspflege oder
2) der öffentlichen Sicherheit oder
3) zur Verhütung der Einschleppung von Tier- und Pflanzenkrankheiten.

Der Zweck dieser Bestimmungen ist, eine schädliche Einwirkung auf die Umgebung während des Transportes zu verhüten. Deshalb kommen nur solche Umstände in Frage, die sich in irgendeiner Weise der Außenwelt mitteilen können. Nicht betroffen werden dagegen die Güter, die lediglich durch ihren Inhalt die öffentliche Sicherheit gefährden könnten, wie etwa Hetzschriften, oder erst durch ihren Gebrauch (Waffen) oder ihren Verbrauch (Opium).

Über den Verkehr, abgesehen vom Durchgangsverkehr, werden in Artikel 30 Absatz 1 Satz 2 JRE Bestimmungen getroffen:

a) es besteht keine Beförderungspflicht gegenüber solchen Personen, denen das Betreten des Gebiets verboten ist. Es finden auf diese Personen die gleichen Grundsätze Anwendung, wie sie beim Durchgangsverkehr bereits erörtert wurden.

b) kein Staat ist verpflichtet, die Beförderung solcher Güter zu gewährleisten, deren Ein- oder Ausfuhr nach den Landesgesetzen untersagt ist. Diese Vorschrift greift weiter als die in Artikel 5 UFD genannten Durchfuhrbeschränkungen. Sollten bei der Durchfuhr nur die Schäden verhütet werden, die durch die Beförderung selbst entstehen könnten, so soll hier den Belangen jedes Staates in Fragen der Ein- und Ausfuhr Rechnung getragen werden. Dadurch wird erreicht, daß die Eisenbahnen zur Unterstützung der staatlichen Grenzbehörden tätig werden können. Andererseits wird verhütet, daß der Absender eines Gutes irgendwelche Schadensersatz-

120) Artikel 5 UFD; Artikel 30 JRE.

ansprüche an die Eisenbahnverwaltung, die den Weitertransport abgelehnt hat, stellen kann.

c) jeder Staat ist berechtigt, die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln für die Beförderung gefährlicher oder gleichartiger Güter zu treffen, sowie die allgemeinen polizeilichen Anordnungen zu erlassen, einschließlich der für Auswanderer.

d) Ferner kann nach Artikel 30 Absatz 3 JRE das Statut in keiner Weise die Maßnahmen berühren, die auf Grund allgemeiner internationaler Vereinbarungen, an denen ein Staat beteiligt ist oder die späterhin abgeschlossen werden, er sich zu treffen genötigt sieht oder sehen könnte[121]). Dies soll namentlich für die unter dem Schutze des Völkerbunds geschlossenen Abkommen gelten, die den Durchgangsverkehr, die Aus- oder Einfuhr bestimmter Warengattungen wie Opium und anderer schädlicher Drogen, Waffen und Fischereierzeugnisse betreffen, und ebenso für allgemeine Vereinbarungen, welche die Verhütung irgendwelcher Beeinträchtigung von gewerblichen oder künstlerischen Eigentumsrechten zum Gegenstand haben oder sich auf die Anwendung falscher Waren- oder Ursprungsbezeichnungen oder anderer Mittel des unlauteren Wettbewerbs beziehen.

Es erscheint sonderbar, daß hinsichtlich der Personenbeförderung nur eine einzige Beschränkung aufgenommen worden ist, nämlich für Personen, denen das Betreten des Gebiets eines Staates verboten ist. Unberührt geblieben ist die Frage nach der Beförderungspflicht

1) politisch verdächtiger Personen,
2) von Personen, die mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind.

Es ist bereits erwähnt worden, daß durch die Übereinkommen von Barcelona und Genf keine politischen Fragen geregelt werden sollten. Demnach scheidet der Kreis der politisch verdächtigen Personen hier aus. Es ist nicht Sache der Eisenbahnverwaltungen, sich um die politische Zuverlässigkeit der von ihr beförderten Personen zu kümmern. War ihnen daher bei dem Grenzübertritt das Betreten des Landes nicht verboten, so ist es Sache der politischen Sicherheitsorgane, sich um diese Personen bei ihrer Beförderung zu kümmern.

Ebenso obliegt es den Eisenbahnverwaltungen nicht, Ermittlungen über den Gesundheitszustand der Reisenden anzustellen. Betreten sie das Land, ohne daß ihnen ein Aufenthaltsverbot entgegenstand, so sind sie zu befördern. Die Beförderung kann aber unter Anwendung besonderer Sicherheitsmaßregeln, gegebenenfalls unter Abänderung des Reisewegs erfolgen. Dies anzuordnen ist jedoch Sache der sonstigen Staatsargane, wie etwa der Gesundheitspolizei. Durch die Aufrechterhaltung der Beförderungspflicht solcher Personen soll erreicht werden, daß diese nicht plötzlich jeder Möglichkeit beraubt werden, das Land wieder zu verlassen. Es liegt auch im Interesse eines jeden Staates, die weitere Reise solcher Personen beschleunigen und überwachen zu können.

---

121) z. B. sieht das zwischen Deutschland, Danzig, Dänemark, Polen und Schweden geschlossene Übereinkommen über die Regelung der Schollen- und Fundernfischerei in der Ostsee vom 9. 8. 1930 (RGBl. 1930 II S. 1191) in Artikel 5 Absatz g ein Verbot vor, bestimmte Arten von Schollen und Flundern von der Küste weiterzubefördern.

Verboten sind alle Maßnahmen, die ein „Übelwollen" gegenüber anderen Staaten, ihren Angehörigen oder Schiffen bedeuten würden. Was unter „Übelwollen" zu verstehen ist, wird in den Übereinkommen nicht dargelegt. Da die Vertragschließenden aber bereits beim Abschluß der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen eine Klarstellung anstrebten, haben sie in das Schlußprotokoll der IRE folgende Vereinbarung aufgenommen:

> Es besteht Einverständnis darüber, daß jede Verschiedenheit in der Behandlung der Flaggen, die ausschließlich in Ansehung der Flagge erfolgt, eine unterschiedliche darstellt, die ein Übelwollen im Sinne der Artikel 4 und 20 des Statuts über die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen bedeutet.

Der Begriff des „Übelwollens" setzt also voraus, daß neben der Staatsangehörigkeit keinerlei andere Gesichtspunkte für die unterschiedliche Behandlung eines Benutzers maßgebend sind.

Für die Dauer des Krieges können die Kriegführenden die durch die Kriegsraison diktierten Maßnahmen ergreifen. Für ihr Verhalten sind die Bestimmungen des Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Landkriegs und der Genfer Konvention von 1906[122]) maßgebend. Danach können sie die Bahnkörper des feindlichen Gebiets ohne Rücksicht auf die Eigentums- und Besitzverhältnisse benutzen. Zerstörungen der Bahnanlagen sind dagegen nur insoweit erlaubt, als sie für die Kriegführung notwendig sind. Während die Kriegführenden an dem staatlichen Rollmaterial des Gegners mit der Beschlagnahme Eigentum erwerben, müssen sie privates Rollmaterial am Ende des Krieges zurückgeben oder ersetzen. Das neutrale Gebiet ist unverletzlich.

Durch die beiden Abkommen werden die Rechte und Pflichten der Neutralen in Kriegszeiten nicht geordnet. Was ist aber unter Neutralen in den obengenannten Artikeln zu verstehen? Neutral sind zwar alle Staaten, die sich an einem Krieg zwischen anderen Staaten nicht beteiligen, ohne Rücksicht darauf, ob sie ihre Neutralität erklären oder nicht[123]). Da die Neutralität aber bedeutet, daß

1) die Neutralen in ihren Beziehungen zu den Kriegführenden unparteiisch bleiben müssen,
2) die Neutralen keine Partei, auch nicht beide in gleichem Maße begünstigen dürfen,

so ergibt sich, daß von einer Neutralität nur dann gesprochen werden kann, wenn es sich um Beziehungen zwischen Kriegführenden und am Kriege unbeteiligten Staaten handelt.

Bei Beziehungen der am Kriege unbeteiligten Staaten untereinander kommen deshalb die Artikel 8 UFD und 32 IRE nicht zur Anwendung.

Die Neutralen werden sich den Kriegführenden gegenüber so verhalten, wie sie es mit ihrer Stellung als neutrale Macht vereinbaren können. Eine Unterstützung der Kriegführenden ist den Neutralen selbst dann

122) Martens Recueil VII 2 Seite 323 ff.
123) Hold-Ferneck, Völkerrecht, Seite 300.

untersagt, wenn sie beiden Teilen gleichmäßig gewährt würde. Sie dürfen daher ihre Staatsangehörigen nicht auffordern oder in sonstiger Weise dazu beitragen, daß sie einen Dienst im Gebiet der am Kriege Beteiligten übernehmen. Andererseits kann diesen Angehörigen von ihrem Staate aber nicht verboten werden, sich für einen oder auch für beide Teile einzusetzen[124]). Dies ist bei dem häufig auftretenden Mangel an Bahnfachleuten von besonderer Bedeutung[125]).

Über die Ausführung von Transporten bestimmt Artikel 7 des auf der II. Friedenskonferenz von 1907 geschlossenen Abkommens über die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte und Personen im Falle eines Landkrieges:

> Eine neutrale Macht ist nicht verpflichtet, die für Rechnung des einen oder anderen Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, Munition und überhaupt von allem, was für Heer oder Flotte nützlich sein kann, zu verhindern.

Hiernach braucht der neutrale Staat einen solchen Transport nicht zu verhindern. Er hat aber das Recht dazu. Es ist dabei gleichgültig, ob es sich um einen Staatsbahnbetrieb handelt oder um ein privates Eisenbahnunternehmen. Es hat sich aber die Praxis herausgebildet, daß derartige Beförderungen nicht vorgenommen werden. Der neutrale Staat will dadurch seine Neutralität bekräftigen.

Ebenso sieht das gleiche Abkommen in Artikel 14 vor, daß die neutralen Mächte den Durchzug von Verwundeten oder Kranken der Kriegführenden durch ihr Gebiet gestatten können. Die zur Beförderung benutzten Züge dürfen aber keinerlei Kriegspersonal oder -material mit sich führen. Die neutrale Macht ist zur Ergreifung der erforderlichen Sicherheits- und Aufsichtsmaßregeln verpflichtet. Diese aus Humanitätsgründen entstandene Bestimmung sieht ein Recht, aber keine Pflicht vor. Der neutrale Staat, der davon Gebrauch macht, muß beide Staaten gleichmäßig berücksichtigen[126]).

Eine unzulässige Unterstützung einer kriegführender Macht würde es aber bedeuten, wenn ein neutraler Staat mit eignem Rollmaterial Kriegsmittel im Gebiete dieser Macht befördern würde. Dies würde eine Förderung der Kriegshandlungen bedeuten, da der Kriegführende nunmehr in der Lage wäre, sein eignes Wagenmaterial für sonstige Transporte zu verwenden.

Diesem Verbot an den neutralen Staat, sein Rollmaterial im Dienste der kriegführenden Macht zu verwenden, steht als Korrelat die Bestimmung des Artikel 19 über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Landkriegs gegenüber. Nach diesem Artikel darf das aus dem Gebiete einer neutralen Macht herrührende Eisenbahnmaterial, das entweder dieser Macht oder Gesellschaften oder Privatpersonen gehört und als solches erkennbar ist, nicht requiriert werden. Von dieser Vorschrift kann aber abgewichen werden, wenn und soweit eine gebieterische Notwendigkeit zur

124) Hold-Ferneck, Völkerrecht Seite 305 — Artikel 6 des Abkommens über die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Landkriegs.
125) Weil, Die Eisenbahn im Völkerrecht, Seite 111.
126) Weil, Die Eisenbahn im Völkerrecht, Seite 115.

Beschlagnahme und Benutzung zwingt. Das Material soll auch dann so schnell wie möglich nach dem Ursprungsland verbracht werden und diesem notfalls gestattet sein, rollendes Material des Kriegführenden in entsprechendem Umfang zurückzuhalten und zu benutzen. Beide sind nach Umfang und Zeit der Benutzung zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtet.

Diese Bestimmung leidet aber an dem Mangel, daß der kriegführenden Macht zu große Freiheiten gegenüber den Neutralen belassen werden.

In jedem Falle wird eine starke Beanspruchung des Bahnmaterials besonders in den ersten Kriegstagen einsetzen, solange die Mobilmachung durchgeführt wird. Eine Möglichkeit der Mitbenutzung des fremden Bahnmaterials dient dann einer Förderung der Mobilmachungsarbeiten. Der Kriegführende hat außer der Erleichterung, sich durch die Nichtablieferung des Bahnmaterials eine Entlastung zu schaffen, nach dieser Bestimmung sogar noch die Möglichkeit, das fremde Material für seine eignen Zwecke zu benutzen. Es ist dabei unbeachtlich, welcher Art von Transporten das neutrale Rollmaterial dient. Auch der Gebrauch zur Beförderung friedlicher Güter muß als Förderung der Kriegshandlungen angesehen werden, denn auf diese Weise wird der Kriegführende in die Lage versetzt, sein eignes Material in den Dienst der Kriegstransporte zu stellen.

2. Die Regelung des Güterverkehrs.

a) Die gegenseitige Benutzung des rollenden Materials.

Im Zweiten Teil der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen sind die Bestimmungen über die gegenseitige Benutzung des rollenden Materials enthalten. Unter rollendem Material versteht man die Fahrzeuge, wie Personen-, Güter- und Postwagen, Lokomotiven. Will man eine reibungslose Abwicklung des internationalen Verkehrs erzielen, so muß neben den Fahrzeugen auch noch alles darauf und darinnen befindliche, von den Eisenbahnverwaltungen zum Transport zur Verfügung gestellte Material auf das Gebiet einer fremden Eisenbahnverwaltung mit übernommen werden. Dazu gehören u. a. Plandecken, Laternen, Rettungswerkzeuge, auch Winterteppiche in den Personenwagen usw. Die gegenseitige Benutzung erstreckt sich im Normalfall aber nur auf die Wagen, nicht dagegen auf Lokomotiven und Tender.

Artikel 9 Absatz 1 JRE macht es den Vertragsstaaten zur Pflicht, die unter ihrer Staatshoheit stehenden Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, untereinander besondere Abmachungen zur Durchführung zu treffen. Den Regierungen ist es freigestellt, auf welchem Wege sie auf die Erfüllung dieser von ihnen übernommenen Verpflichtung hinwirken wollen.

Eine genauere Regelung erschien beim Abschluß der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen nicht ratsam. Gerade bei der gegenseitigen Benutzung des rollenden Materials ist eine Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse notwendig. Außerdem sind noch nicht bei allen Vertragsstaaten die Voraussetzungen über gleiche Spurweite, technische Einheit usw. erfüllt. Den Vertragsstaaten wird deshalb in Artikel 10 Absatz 1 JRE

die Förderung von Übereinkommen über technische Einheit, namentlich hinsichtlich des Baus und der Unterhaltung des rollenden Materials sowie der Beladung der Güterwagen empfohlen. Dabei soll, soweit es dem internationalen Verkehr dienlich ist, auch die Vereinheitlichung der Bedingungen für den Bau und die Betriebseinrichtung der Eisenbahnen angestrebt werden (Artikel 10 Absatz 2 JRE).

Bei der gegenseitigen Benutzung des rollenden Materials muß unterschieden werden:

1) Austausch und Gebrauch des rollenden Materials (Artikel 9 Absatz 1 JRE)
2) Aushilfe mit leeren Wagen (Artikel 9 Absatz 2 JRE)
3) Aushilfe mit Zugförderungsmitteln (Lokomotiven), sowie mit Brennstoff oder elektrischer Arbeit (Artikel 11 JRE)[127].

Bei Austausch und Aushilfe findet die Verwendung von rollendem Material einer Eisenbahnverwaltung im Gebiet einer anderen Verwaltung statt. Der Austausch hat den Zweck, durch Vermeidung von Umladen oder Umsteigen der Beförderung im Interesse der Absendeverwaltung zu dienen. Findet eine weitere Verwendung des Rollmaterials im Interesse der Aufenthaltsverwaltung statt, so soll dadurch ein leerer Rücklauf der Wagen vermieden werden. Die Aushilfe mit leeren Wagen dagegen erfolgt im ausschließlichen Interesse der die Wagen anfordernden Verwaltung. Sie ersucht um Überlassung der Wagen, um sie in ihrem Bahnbetrieb so zu verwenden, als ob es sich um ihr eignes Bahnmaterial handeln würde. Die Aushilfe mit Zugförderungsmitteln sowie mit Brennstoff oder elektrischer Arbeit soll nur erfolgen, wenn und soweit sie zur Befriedigung der Bedürfnisse des internationalen Verkehrs dient.

Um die Bedeutung der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen würdigen zu können, muß auf den Unterschied hingewiesen werden, der zwischen der Verwendung der Personen- und der Güterwagen besteht. Die Personenwagen verkehren meist nach einem für längere Zeit festgelegten Plan. Es genügt für sie, wenn einmal für eine größere Zeitspanne die notwendigen Formalitäten erfüllt, die Abrechnungen ausgearbeitet werden. Der Lauf der Güterwagen kann nicht im Voraus bestimmt werden. Diese müssen der Ladung auf ihrem Wege folgen. Deshalb stellt ihr Austausch erhöhte Anforderungen. Es ist nötig, daß sie einzeln registriert, gesondert abgerechnet und einzeln überwacht werden.

Der internationale Austausch ist geregelt im Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im Internationalen Verkehr, in Kraft seit 1922. Dem Internationalen Güterwagenverband, dem Schöpfer dieses Übereinkommens, gehören 104 Eisenbahnverwaltungen an, darunter alle europäischen, mit Ausnahme der russischen, spanischen und portugiesischen Verwaltungen[128].

---

127) Im Schlußprotokoll der Konferenz von Barcelona wird weiterhin der Wunsch ausgesprochen, die Frage der Abgabe überschüssiger Elektrizität einer Prüfung zu unterziehen. Da keine übereinstimmenden Ansichten zu erzielen waren, war eine entsprechende Vereinbarung seither nicht möglich.

128) Wolf, Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen, Seite 19.

Für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr besteht seit 1. Januar 1923 ein entsprechendes Übereinkommen.

Die Frage der Unpfändbarkeit ist für die gegenseitige Benutzung des rollenden Materials wichtig. Jede Eisenbahnverwaltung hat ein Interesse daran, daß das im Gebiete fremder Verwaltungen befindliche Rollmaterial nicht auf Grund eines vor fremden Gerichten erwirkten Vollstreckungstitels gepfändet und zurückgehalten wird. Dies kann dadurch erreicht werden, daß die Staaten eine generelle Unpfändbarkeit vereinbaren. Dann kann in das Rollmaterial nicht vollstreckt werden, solange es sich im Gebiete der fremden Verwaltung befindet. Die Staaten können aber auch dahin übereinkommen, daß eine Vollstreckung zwar nicht grundsätzlich unstatthaft sein soll. Die Pfändung außerhalb der Grenzen des Staates, dem die Eigentümerin der Wagen angehört, soll aber nur auf Grund eines Urteils der Gerichtsbehörden dieses Staates zulässig sein.

Artikel 12 JRE sieht vor, daß im letzteren Sinne Vereinbarungen getroffen werden können. Dadurch wird die generelle Unpfändbarkeit vermieden. Die Nachteile, die sich durch die Zugriffsmöglichkeiten auf Grund eines in einem fremden Staate erwirkten Titels ergeben, werden aber beseitigt. Der Schuldner hat also Gelegenheit, sich vor einem in seinem Staate befindlichen Gericht zu verantworten. Gegebenenfalls kann er gegen den beantragten Vollstreckungstitel hier seine Einwendungen geltend machen.

Deutschland hat bereits durch Gesetz vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnbetriebsmitteln generell die Pfändbarkeit des rollenden Eisenbahnmaterials untersagt. Bei Gewährung der Gegenseitigkeit wurde die Ausdehnung dieser Bestimmung auf ausländische Betriebsmittel zugesagt. In einer „Erklärung betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnbetriebsmitteln" vom 17. März 1887[129]) wurde die Anwendung der übereinstimmenden Bestimmungen der deutschen und österreichischen Gesetze über die Unpfändbarkeit auf die Betriebsmittel beider Länder vereinbart[130]).

Weiterhin muß man der Frage besondere Beachtung zuwenden, wie die Regelung der Reparaturen am rollenden Bahnmaterial während seines Aufenthalts bei fremden Eisenbahnverwaltungen erfolgen soll. Man muß dabei zwei Seiten der Regelung auseinanderhalten:

1) die Haftung,
2) die Instandsetzungspflicht.

In jedem Falle muß festgestellt werden, wer für den Schaden an Fahrbetriebsmitteln aufzukommen, d. h. die mit der Beschädigung und Wiederinstandsetzung zusammenhängenden Kosten zu tragen hat. Darunter fallen nicht nur die Ausgaben für die Reparaturen, sondern auch alle Aufwendungen für die Umladung der Güter, die Indienststellung eines anderen Wagens usw. Durch Vereinbarungen über die Instandsetzungspflicht soll derjenige bestimmt werden, der bei eingetretener Beschädigung eines Wagens zur Vornahme der Reparatur verpflichtet ist.

---

129) RGBl. 1887, Seite 153.
130) Zorn, Völkerrecht, Seite 185.

Man könnte vereinbaren, daß jede Eisenbahnverwaltung alle Schäden, die an den Wagen entstehen, welche einer fremden Eisenbahnverwaltung gehören und auf ihren Strecken laufen, auf ihre eignen Kosten zu beseitigen habe. Dann wäre man in jedem Falle der Frage enthoben, ob der Schaden durch Verschulden, Fahrlässigkeit oder unabwendbares Ereignis eingetreten ist. Nicht gelöst wäre aber damit die Frage, ob die eingetretene Beschädigung sich durch unsachgemäßen Gebrauch oder als Folge der natürlichen Abnutzung ergeben hat. Außerdem würde eine solche Regelung auch im Widerspruch zu dem alten Rechtsgrundsatz stehen, daß der Eigentümer für jeden Schaden aufzukommen hat, der durch Zufall entsteht.

Bereits in den „Normalbestimmungen für wechselseitige Wagenbenutzung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom Jahre 1855 kam man daher zu einer anderen Regelung. Man unterschied:

1) kleine Reparaturen, deren Beseitigung eine bestimmte Kostenhöhe — damals $^2/_3$ Taler — nicht überstiegen, waren in jedem Falle von der Aufenthaltsverwaltung auf eigne Kosten zu beseitigen;
2) größere Schäden an noch lauffähigen Wagen sollten in der Heimat vorgenommen werden, damit alle Unstimmigkeiten hinsichtlich der Güte der Arbeit vermieden würden;
3) an nicht mehr lauffähigen Wagen müssen die Instandsetzungen zwangsläufig da vorgenommen werden, wo sich der Wagen gerade befindet. Dann sollte sich die Aufenthaltsverwaltung mit der Heimatverwaltung über die Art der Ausführung verständigen.

In jedem der beiden letzteren Fälle sollten sich die beiden beteiligten Verwaltungen über die Kostenlast unter Berücksichtigung aller Umstände, die zu der Beschädigung geführt hatten, einigen. Die Vertretung zufälliger Schäden und Verluste verblieb immer der Eigentümerin des Wagens[131]).

Die Regulative über die gegenseitige Wagenbenutzung von 1868 und 1873 bestimmten (§ 23), daß es der benutzenden Bahn überlassen werden solle, beschädigte Wagen, wenn sie nach der Heimat nicht ohne Gefahr zurückkehren konnten, sofort selbst zu reparieren oder auf einem anderen Wagen verladen zu übersenden. Eine vorgängige Verständigung fiel weg. In jedem Falle bestand aber für die benutzende Verwaltung die Verpflichtung, den Vorfall sofort zu melden. Über die Vergütung der Reparaturkosten bestimmte § 25, daß für alle Verluste und Beschädigungen an fremden Wagen und deren Zubehör die benutzende Verwaltung haften sollte, auf deren Bahnen dieselben entstanden oder zuerst wahrgenommen worden waren, bezw. diejenige Verwaltung, welche deren Vorhandensein zuerst anerkennen mußte.

Artikel 10 JRE regt über diese Fragen den Abschluß von Sonderabkommen an. Eine allgemeingültige Bestimmung aufzunehmen, war aus verschiedenen Gründen nicht zweckmäßig:

1) Es kommt bei der Prüfung der Frage über den Rücklauf der beschädigten Wagen auf die Entfernung zwischen dem Aufenthaltsort des Wagens und der Heimatverwaltung an. So wird die DRG einen in der Mandschurei befindlichen Wagen, der zwar beschädigt aber

131) Festschrift des VDE Seite 116.

noch lauffähig ist, wegen einer an sich größeren aber doch einfach zu behebenden Reparatur selbst dann nicht zurückrufen, wenn er unter den gleichen Bedingungen aus dem polnischen Korridor zurücklaufen würde.

2) Man wird Rücksicht nehmen auf die vorhandenen Möglichkeiten, die Reparaturen sachgemäß auszuführen. Während man ohne Bedenken die Ausführung einer Reparatur derjenigen Verwaltung, die über Fachleute und gutes Material verfügt, anvertrauen kann, mag dies in anderen Fällen nicht ohne weiteres zweckmäßig erscheinen.

3) Die Fragen der Instandsetzung haben bereits ihren Niederschlag gefunden in den Sondervereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung, die zwischen den Eisenbahnverwaltungen gelten. Sie sollen jetzt nicht aus diesen Vereinbarungen, die zur Regelung aller Einzelfragen unentbehrlich sind, herausgenommen werden.

Artikel 9 ff. JRE behandeln die gegenseitige Benutzung des rollenden Materials, dergestalt daß eine Eisenbahnverwaltung einen Transport auf ihren Strecken unter Benutzung fremder Wagen weiterführt. Im Gegensatz hierzu ergibt sich aus Artikel 7 JRE, daß die Betriebsverwaltung des einen Staates ihre eignen Transporte unter besonderen Bedingungen in geschlossenen Zügen, mit eignen Lokomotiven, durch das Gebiet eines fremden Staates führen darf. Artikel 7 geht dabei von der Voraussetzung aus, daß sich die Grenzen der Eisenbahnverwaltungen mit den Staatsgrenzen decken. Wo sich die Eisenbahnverwaltung über mehr als einen Staat erstreckt, findet dieser Artikel hinsichtlich der in diesem Gebiete vorzunehmenden Transporte keine Anwendung. Die DRG betreibt beispielsweise die Eisenbahn durch das Schweinitztal, die dreimal die Staatsgrenzen überschreitet. Zum Betrieb der Bahn wurde ihr von der tschecho-slowakischen Republik die Konzession erteilt[132]). Auf den Verkehr auf diesen Strecken ist Artikel 7 nicht anwendbar.

Artikel 7 JRE bestimmt, daß bei Unterbrechungen des internationalen Eisenbahnverkehrs auf einer bestimmten Strecke oder bei einer sonstigen Beschränkung die Betriebsverwaltung zu schleuniger Abhilfe gehalten ist. Eine notwendig werdende Umleitung, etwa bei Sperrung einer Strecke durch Unglück, soll im Bedarfsfalle unter Zuhilfenahme anderer Staaten, die ihre Strecken zur Verfügung stellen sollen, geschehen. Dies wurde auf der Hauptversammlung für Verkehr und Durchfuhr am 12. Oktober 1931 nochmals ausdrücklich betont[133]). Dabei sollen die Reisenden und die Güter über eine andere kürzere Strecke geleitet werden, soweit es zweckmäßig erscheint und nicht besondere Umstände entgegenstehen.

Die Benutzung der Schienenwege einer fremden Eisenbahnverwaltung ergibt notgedrungen auch die Mitbenutzung der zur Sicherung des Verkehrs geschaffenen Einrichtungen, wie Bahnschranken, Signale u. a. Bei der Besprechung der Grenzbahnhöfe wird hierauf noch näher eingegangen werden.

---

132) deutsch-tschecho-slowakischer Vertrag über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch das Schweinitztal vom 25. März 1927: Artikel 1 Absatz 2 — RGBl. 1927, Teil II, S. 1121.

133) Zeitschrift Int. Eisenbahnv. Band 39 Seite 615.

b) Die Grenzbahnhöfe

Wie bereits dargelegt wurde, findet beim Übergang aus dem Gebiet einer in dasjenige einer anderen Eisenbahnverwaltung grundsätzlich eine Übergabe von Wagen, von Transporten und ein Wechsel in den Zugförderungsmitteln und dem Bahnpersonal statt. Die hierzu notwendigen Verrichtungen werden in den danach benannten Betriebswechselbahnhöfen vorgenommen. Auf einer Strecke können zwei Betriebswechselbahnhöfe bestehen, von denen jeder nur für die aus einer Richtung kommenden Züge maßgebend ist[134]).

Außer diesen eisenbahntechnischen Angelegenheiten sind beim Übergang in das Gebiet einer anderen Eisenbahnverwaltung meist auch Zoll- und Paßförmlichkeiten zu erfüllen, da die Grenzen der Verwaltungen oft mit den Staatsgrenzen zusammenfallen. Am angenehmsten für die Reisenden ist natürlich eine Zoll- und Paßkontrolle im Zuge, die, um Zeit zu ersparen, während der Fahrt vorgenommen werden kann[135]). Der Vornahme dieser Hoheitsakte dienen aber im allgemeinen die Grenzbahnhöfe.

Der Idealfall wäre nun die Errichtung eines gemeinsamen Bahnhofs, der sowohl dem Betriebswechsel als auch der Vornahme aller notwendigen Hoheitsakte dienen würde (Einbahnhofssystem), und der überdies genau auf der geographischen Grenze liege. In diesem Falle würde die Vornahme aller notwendigen Verrichtungen ohne Beschränkung der Hoheitsrechte der beteiligten Staaten möglich sein. Abgesehen von dem Falle, daß die Grenzen der Verwaltung und des Staates auseinanderfallen, scheitert die Anlage eines solchen „idealen" Bahnhofs sehr oft an den natürlichen Verhältnissen. Sowohl die Betriebswechsel- wie die Grenzbahnhöfe befinden sich deswegen normalerweise in dem Hoheitsgebiet eines Staates.

Ein Unterfall des „Einbahnhofssystems" ist gegeben beim internationalen Bahnhof. Man spricht von einem internationalen Bahnhof, wenn er der Paß- und Zollabfertigung dient, der Betriebswechsel hier stattfindet und wenn außerdem die fremde Eisenbahnverwaltung ein mehr oder weniger umfangreiches Verwaltungsbüro für ihre eigenen Zwecke dort unterhält[136]).

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen behandelt die Grenzbahnhöfe in den Artikeln 2, 3 und 8. Unter Grenzbahnhöfen sind dabei sowohl die Betriebswechsel- als auch die Grenzbahnhöfe im engeren Sinne zu verstehen. Dies ergibt sich insbesondere aus Artikel 3 IRE.

Zur Klarstellung der in der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen behandelten Grenz-Bahnhöfe genügt die Annahme des Falles, daß der Betriebswechsel und die Zoll- und Paßförmlichkeiten in dem gleichen

---

134) Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz, betreffend eine Eisenbahnverbindung zwischen Pfetterhausen und Bonfol, vom 7. Mai 1906: Artikel 5 — RGBl. 1908 Seite 1 ff.

135) z. B. Vereinbarung zwischen den Ver. Staaten v. Nord-Amerika und Kanada — Knaut, Die Intern. Rechtsordnung d. Eisb. S. 29.

136) Internationale Bahnhöfe sind z. B. der Reichsbahnhof in Basel; die Bahnhöfe Modane und Ventimiglia auf Grund des ital.-franz. Vertrags vom 20. 1. 1870 — RRG II Bd. 6 S. 470.
Laumann, Rechtsverhältnisse an int. Eisenbahnen, S. 10/11.

Bahnhof vorgenommen werden. Die aufzustellenden Regeln finden auf alle Arten von Grenzbahnhöfen, insbesondere auch die Gemeinschaftsbahnhöfe für jede Richtung, entsprechende Anwendung.

Artikel 8 JRE befaßt sich mit der Vereinfachung der Zoll- und Paßförmlichkeiten. Er stellt damit eine Folgerung aus dem in Barcelona aufgestellten Grundsatz der Erleichterung des Internationalen Verkehrs dar. Um diese Vereinfachung zu erreichen, wird angestrebt, durch Vereinbarungen

1) Die Erledigung der Zoll- und Paßförmlichkeiten in das Landesinnere zu verlegen, durch Verschluß der zu verzollenden Wagen oder Güter. Bereits am 3. November 1923 wurde in Genf ein internationales Abkommen geschlossen[137]), das in Artikel 14 (Anlage A) den Wunsch aussprach, die Vornahme der Zollabfertigung im Landesinnern zu erleichtern.

2) nach Artikel 2 JRE — besonders für die Reisenden — gemeinsame Grenzbahnhöfe oder wenigstens Gemeinschaftsbahnhöfe für jede Richtung zu schaffen.

Wir müssen davon ausgehen, daß der Grenzbahnhof im Gebiete eines Staates liegt. Diesem obliegt es dann, den Beamten des anderen Staates alle Erleichterungen zu gewähren für die Einrichtung und Tätigkeit der Dienststellen, die zur Durchführung des internationalen Verkehrs unentbehrlich sind.

Aus der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen kann nicht entnommen werden, inwieweit Beamte des fremden Staates auf den Grenzbahnhöfen tätig werden dürfen. Man muß unterscheiden:

1) bahntechnische Funktionen, wie Wagenübergabe, Güterübernahme, Maschinenwechsel
2) Paß- und Zollförmlichkeiten, darunter auch der zollsichere Verschluß der im Landesinnern zu verzollenden Wagen und Sendungen
3) Polizeiliche Dienstausübungen.

Die beiden an erster Stelle genannten Verrichtungen dürfen ohne Zweifel vorgenommen werden, da sie unmittelbar der Durchführung des internationalen Eisenbahnverkehrs dienen. Bei den polizeilichen Dienstausübungen muß eine Unterscheidung getroffen werden. Soweit es sich um ausgesprochene bahn-sicherheitspolizeiliche Tätigkeit handelt, ist sie zuzulassen aus den für die bahntechnischen, Paß- und Zollverrichtungen genannten Gründen. Über die Ausübung gesundheitspolizeilicher Tätigkeit entstand im Cholerajahr 1884 ein Streit zwischen der Schweiz und Baden. Die badische Regierung hatte im badischen Bahnhof von Basel, auf schweizerischem Gebiet, einen deutschen Arzt angestellt, der die von ihr angeordneten Maßnahmen gegen die Einschleppung der Cholera durchführen sollte. Die Eidgenossenschaft vertrat, wohl mit Recht, den Standpunkt, daß der Arzt nicht Teil der Bahn- sondern der Gesundheitspolizei sei. Zur Anordnung gesundheitspolizeilicher Maßregeln könne aber nur der Staat befugt sein, der den Ort der Ausführung beherrsche. Der Streit wurde

---

137) Internationales Übereinkommen zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten, vom 3. November 1923 — RGBl. 1925 Teil II, Seite 673.

durch eine besondere Vereinbarung beigelegt, wobei vom Rechtsstandpunkt abgesehen wurde[138]).

Artikel 5 UFD sieht aber vor, daß kein Staat verpflichtet ist, die Durchfuhr solcher Güter zu gewährleisten, deren Einfuhr aus Gründen der öffentlichen Gesundheitspflege untersagt ist. Artikel 30 JRE bestimmt für den Verkehr, abgesehen vom Durchgangsverkehr, daß kein Staat verpflichtet ist, die Beförderung von Gütern zu gewährleisten, deren Ein- oder Ausfuhr nach den Landesgesetzen untersagt ist. Für die Beförderung von gefährlichen oder gleichartigen Gütern können die erforderlichen Maßregeln ergriffen werden. Die Ermittlungen über das Vorliegen dieser Umstände können aber eine Untersuchung durch die Gesundheitspolizei notwendig erscheinen lassen. Da zur Beschleunigung des internationalen Verkehrs nur eine einmalige Zollrevision stattfinden soll, so müssen diese Ermittlungen im Grenzbahnhof vorgenommen werden. Aus diesem Grunde muß einem Staate, der die Zollrevision und Güterübernahme auf einem außer Landes liegenden Grenzbahnhof vornehmen läßt, auch das Recht zugebilligt werden, Beamte der Gesundheitspolizei auf diesem Bahnhof zu verwenden. Diese Beamte haben dann die Rechte und Pflichten gemäß Artikel 3 JRE.

Die außer Landes tätigen Beamten und Eisenbahnbediensteten stehen unter der Gebietshoheit des Aufenthaltsstaates. Solange sie sich in dem fremden Staate befinden, sind sie dessen Gesetzen unterworfen. Sie sind aber mit den Hoheitsrechten des Absendestaates ausgestattet. Artikel 3 JRE stellt daher fest, daß die Hoheits- und Herrschaftsrechte dieser Beamten nicht berührt werden; sie sollen vielmehr voll aufrechterhalten bleiben.

Den Paß- und Zollbeamten steht demnach das Recht zu, einen Transport, der bereits die tatsächliche Grenze überschritten hat, sich aber noch im Grenzbahnhof befindet, anzuhalten und wieder in sein Land zurückzusenden[139]). Reisende kann er zur Rückkehr veranlassen, falls ihrer Ausreise Hindernisse entgegenstehen. Trifft der Beamte dabei auf Widerstand, so hat ihm der Aufenthaltsstaat auf sein Ersuchen nach Artikel 3 JRE Hilfe und Beistand zu leisten, selbst dann, wenn es sich um seinen eignen Staatsangehörigen handelt und er von der Unzulässigkeit dieses Ausreiseverbots überzeugt ist. Im Einzelnen gelten Sonderabkommen, die auch hiervon abweichende Vorschriften treffen können und treffen[140]).

---

138) Neumeyer, Internationales Verwaltungsrecht S. 74.

139) Z. B. schreibt das deutsch-polnische Abkommen über die gemeinsame Zoll- und Paßabfertigung und den Eisenbahnverkehr in Kurzebrack (RGBl. 1927 Teil II Seite 142 ff) vor, daß die Zollvorschriften des Staates, aus dem die Ausfuhr erfolgt, solange zur Anwendung kommen, als die Ausfuhr noch nicht beendet ist, d. h. als die Ausfuhrförmlichkeiten noch andauern (Art. 5 Abs. 1). Darüber hinaus besteht aber eine Rückgabepflicht, solange sich die Sendung noch unter der Zollaufsicht des anderen Teils befindet (Artikel 5 Absatz 2).
Entsprechende Vorschriften finden sich in Artikel 14 des Abkommens zwischen dem Deutschen Reiche und Frankreich über die Einrichtung der Grenzbahnhöfe (RGBl. 1927 Teil II Seite 469 ff).

140) Das deutsch-polnische Abkommen sieht eine zwangsweise Hinderung an der Ausreise der eignen Staatsangehörigen durch die sog. exponierte Dienststelle vor, gestattet aber keinen Zwang gegenüber den Staatsangehörigen des anderen Teils (Artikel 6), es sei denn, daß er erforderlich ist, um den Betreffenden zu einer Verhandlung über den Tatbestand vorzuführen. Diese hat in den Räumen der Dienststelle, jedenfalls im Gebiete

Daraus ergibt sich, daß die Vorschriften des Aufenthaltsstaates über Einfuhrverbote, Einfuhrzölle usw. solange nicht zur Anwendung kommen dürfen, als der Transport noch nicht von den Beamten des Herkunftsstaates frei- bezw. übergeben worden ist. Umgekehrt werden bei einer Ausfuhr in einen fremden Staat die Bestimmungen dieses Staates schon dann wirksam, wenn der auf dem außer Landes liegenden Grenzbahnhof tätige Beamte dieses Landes die Sendung übernommen bezw. zur Übernahme erhalten hat.

Die Eisenbahnbediensteten in einem dem Betriebswechsel dienenden Grenzbahnhof sind bei ihrer Dienstausübung lediglich an die Weisungen ihrer eignen Eisenbahnverwaltung gebunden. Die ihnen von dieser Verwaltung übertragenen Befugnisse können sie in vollem Umfange ausüben. Sie können daher einen auf dem Wege vom Grenzbahnhof bis zur Grenze betroffenen Reisenden mit einer Ordnungsstrafe belegen, wenn derselbe keinen ordnungsmäßigen Fahrtausweis vorzeigen kann und wenn im Gebiete dieser Verwaltung eine solche Bestrafung vorgesehen ist. Anweisungen über ihre Dienstausübung können ihnen von der Verwaltung des Aufenthaltsstaates nicht gegeben werden.

Die Rechte der Bahnbediensteten können durch Vereinbarungen zwischen den beteiligten Verwaltungen abgeändert werden. Insbesondere kann eine Abrede zustandekommen, daß die Verwaltung des Aufenthaltsstaats den auf den Grenzbahnhöfen ihres Gebietes tätigen Bediensteten der anderen Verwaltung dienstliche Anweisungen bestimmter Art geben darf. Dagegen kann es zweifelhaft erscheinen, ob eine Beschränkung der Hoheitsrechte selbst dann möglich ist, wenn die Parteien eines Sonderabkommens dies möchten. Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen sagt in Artikel 3:

> Die Hoheits- und Herrschaftsrechte der Staatsbeamten und Eisenbahnbediensteten des anderen Staates werden hierdurch nicht berührt, bleiben vielmehr voll aufrechterhalten.

Diese Bestimmung sollte aber keinem Staate die Verpflichtung auferlegen, auf eine Beschränkung seiner Hoheitsrechte zu verzichten, selbst wenn dies zweckmäßig erscheinen würde. Deshalb ist eine Beschränkung der Hoheitsrechte dann statthaft, wenn sie eine Erleichterung des Grenzübergangsverkehrs mit sich bringt (Artikel 33 IRE). Man könnte dabei an den Fall denken, daß die Beamten des Aufenthaltsstaates einen Teil der Paßförmlichkeiten für den Grenzstaat miterledigen und daß insoweit die für andere Zwecke anwesenden Beamten des Grenzstaats in ihren Hoheitsrechten eingeschränkt sind.

In vielen Fällen ist der Grenzbahnhof auch noch in anderer Hinsicht von Bedeutung. In ihm geht oft das Eigentum an den Schienenwegen an die andere Eisenbahnverwaltung über. Die Verwaltung, der das Eigentum

---

des Aufenthaltsstaates zu erfolgen. — Das deutsch-französische Abkommen stellt in Artikel 20 fest, daß dem aus Frankreich Ausreisenden auf einem rechtsrheinischen Bahnhof keine Weiterungen entstehen dürfen, weil seine Papiere französischerseits nicht in Ordnung sind — Artikel 9 des französisch-schweizerischen Übereinkommens über den Zolldienst in Basel (Zeitschrift Int. Eisenb. 1930 Seite 145) verbietet den französischen Behörden, auf schweizerischem Gebiet Verhaftungen vorzunehmen.

an den Schienenwegen zusteht, hat auch für seine Unterhaltung und die technische Ausgestaltung zu sorgen. Dafür stehen ihr die Einnahmen zu, die auf diesen Schienenstrecken erzielt werden. Bei der Tarifgestaltung muß darauf Rücksicht genommen werden. Die manchmal recht schwierige Verrechnung wird durch besondere Vereinbarungen geregelt.

c) Personalaustausch.

Unter Personalaustausch versteht man die Verwendung von Bediensteten einer Eisenbahnverwaltung bei einer anderen Verwaltung derart, daß sie dieser Verwaltung unterstellt sind. Sie stehen also im Gegensatz zu den in den Grenzbahnhöfen tätigen Beamten, denn diese unterstehen ihrer eignen Verwaltung und sind lediglich im Gebiete einer fremden Eisenbahnverwaltung tätig.

Ein Personalaustausch ist in den Übereinkommen von Barcelona und Genf nicht behandelt. Hierfür gelten besondere Vereinbarungen, die zwischen den beteiligten Verwaltungen getroffen werden.

Die Deutsche Reichsbahn ist in Personalaustausch getreten mit englischen, schwedischen, niederländischen, brasilianischen und russischen Eisenbahnverwaltungen[141]). Inwieweit der Güterverkehr daran beteiligt ist, konnte ich nicht feststellen.

d) Tarife.

Über die Berechnung der Tarife sagt Artikel 4 UFD:

> Die Vertragsstaaten verpflichten sich, Tarife festzusetzen, die der Billigkeit entsprechen. Sie sollen den internationalen Verkehr möglichst erleichtern.

Artikel 20 IRE, der teilweise wörtlich mit der vorgenannten Bestimmung übereinstimmt, gibt den Vertragsstaaten ferner auf

> die Freiheit ihrer Tarifierung nach den durch ihre eigne Gesetzgebung eingeführten Grundsätzen unberührt zu erhalten, wobei sie darüber wachen, daß diese Freiheit ohne Nachteil für den internationalen Verkehr ausgeübt werde.

Lediglich eine unterschiedliche Behandlung, die ein Übelwollen gegen einen Staat oder seine Angehörigen oder Schiffe darstellt, muß unterbleiben (Artikel 20 IRE).

Dies bedeutet aber:

1) Grundsätzlich wird jedem Staat die volle Tarifhoheit zugestanden. Er kann beliebig hohe Tarife festsetzen.

2) Jeder Staat kann verschiedene Tarife festsetzen, je nachdem, ob es sich um Inlands- oder internationale Transporte handelt.

3) Jeder Staat kann auf bestimmten Strecken höhere oder niedrigere, vom Normaltarif abweichende Beförderungssätze erheben.

4) Jeder Staat kann auf Sendungen von oder nach bestimmten Staaten Sondertarife anwenden (Meistbegünstigung).

Verboten ist ihm dagegen eine unterschiedliche Behandlung anderer Staaten oder deren Angehörigen oder Schiffe, die lediglich im Hinblick auf die Staatszugehörigkeit erfolgt (Grundsatz der Parität).

---

141) Baumann, Deutsches Verkehrsbuch Seite 370.

Der Grundsatz der Parität stellt einen bedeutenden Eingriff in die Tarifhoheit eines Staates dar[142]), denn er verbietet
1) eine besondere Tarifpolitik gegenüber einem bestimmten Staate, selbst dann, wenn sie angebracht erscheint, um einen bestimmten Eisenbahnverkehr aus politischen Gründen zu erschweren;
2) ein Transportverbot bezüglich Waren eines bestimmten Staates.

Die Bestimmungen über die Tarife hatten wegen der vorhandenen Meinungsverschiedenheiten zu lebhaften Debatten Anlaß gegeben. Einerseits hielt Italien, dem sich Rumänien, Jugoslawien und Polen anschlossen, daran fest, daß durch die Eisenbahntarife die einheimische Industrie und der Handel geschützt werden sollten (Protektionismus). In Italien galten verschiedene Tarife, die ausdrücklich Ermäßigungen nur für Waren inländischer Herkunft vorsahen[143]). Andererseits vertraten Frankreich, Belgien, England, Spanien, Griechenland, Japan, Niederlande und Portugal den Standpunkt, die Politik des Protektionismus solle ausschließlich durch Zollmaßnahmen, Prämien und Subventionen erfolgen. Daraus ergab sich die Lösung auf dem Mittelweg. Die Gegensätze wollte man dadurch überbrücken, daß man Unterschiede handelspolitischer Art gestattete, solche politischer Natur aber ausschloß[144]).

Dupuis[145]) behauptet, das Übereinkommen von Barcelona zwinge einen Staat, sich zum Komplizen zu machen bei Maßnahmen, die gegen seine eignen nationalen Interessen gerichtet sind durch Anwendung des Grundsatzes der Gleichheit der Behandlung bei Ungleichheit der Vorbedingungen. Er übersieht dabei, daß die Tariffragen nicht völlig losgelöst von allen anderen, insbesondere Zollfragen behandelt werden dürfen. In der Tat kann man den befürchteten Gefahren dadurch begegnen, daß man — unter Aufrechterhaltung des Grundsatzes der Parität — Veränderungen der Zolltarife vornimmt, Ein- oder Ausfuhrverbote erläßt oder zu sonstigen Maßnahmen schreitet[146]). Die Zolltarife sind ihrem Wesen und ihrer Herkunft nach dazu bestimmt, den wirtschaftlichen Belangen eines Staates Rechnung zu tragen. Giese[147]) muß zugestimmt werden, wenn er die Frage, ob der Schutz gegen unerwünschte Einfuhr überhaupt Sache der Eisenbahntarifpolitik ist, verneint. Dieser Satz muß sogar auf jeglichen internationalen Eisenbahnverkehr — Ein-, Aus- und Durchfuhr — erweitert werden.

Durch die Tariffestsetzung soll die Bezahlung der für jeden Transport aufgewandten Ausgaben und einer, in das Ermessen der Eisenbahnverwaltung zu stellenden Gewinnprämie erfolgen. Die Höhe des jeweils in Frage kommenden Tarifsatzes darf dann aber auch nur von diesen Gesichtspunkten, niemals aber von politischen Erwägungen beeinflußt werden.

---

142) Dupuis, Liberté des Voies de Communication i/RdC 1924 I Seite 271.
143) Begründung zum Entwurf eines allgemeinen Übereinkommens des Eisenbahnverkehrs, Paris 23. 1.—31. 1. 1923 Seite 11.
144) W. Kaufmann, Les Unions Internationales i/RdC 1924 II S. 181.
145) Dupuis a. a. O. Seite 271.
146) Der Grundsatz der Parität ist nochmals betont im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Titel 2 Kapitel 1 Art. 9 § 2 Absatz 2.
147) Kurt Giese, Hauptfragen der Reichsbahnpolitik Seite 57.

Die weiteren Vorschriften, Tarife zu schaffen, „die in ihren Sätzen und in ihrer Anwendungsart der Billigkeit entsprechen"[148]) oder „angemessene Tarife"[148a]) festzusetzen, bieten wegen ihrer unklaren Fassung der Auslegung einen sehr weiten Raum. Man muß aber diesen Begriff nach zwei Richtungen hin abgrenzen. Einerseits müssen die Tarife bei Berücksichtigung der Interessen sämtlicher Beteiligten eine gesunde Betriebsführung gestatten. Andererseits darf man dem ausführenden Staat nicht zumuten, bei Berücksichtigung aller bei ihm vorliegenden Umstände eine bessere Tarifbestimmung und Anwendung vorzunehmen.

Bereits in der zweiten Vollsitzung der Konferenz vom 4. Dezember 1923 wurde zu den beim Verkehr zu gewährenden „angemessenen Erleichterungen" des Artikel 4 JRE vom französischen Delegierten Isabelle[149]) erklärt:

> Eine angemessene Erleichterung gilt als gewährt, sobald der Transport befriedigend ausgeführt wird oder Tatsachen angeführt werden, die eine bessere Ausführung nicht zumutbar erscheinen lassen.

Was nach dieser Definition für die Erleichterung des internationalen Verkehrs gilt, ist entsprechend auf die Tarife anzuwenden. Auf Grund einer Anfrage des japanischen Vertreters wurde dies in der gleichen Sitzung ausdrücklich bestätigt[150]).

Durch die Verpflichtung der Vertragsstaaten, angemessene Tarife festzusetzen, ist eine weitere Durchbrechung der Tarifhoheit erfolgt. Wird diese durch die Erklärung des französischen Delegierten Isabelle bereits auf ein kaum fühlbares Maß herabgemindert, so ist sie in der Praxis vollends bedeutungslos. Jeder Staat und jede Eisenbahnverwaltung hat ein Interesse daran, den Eisenbahnverkehr zu heben. Sie werden schon aus diesem Grunde für eine vernünftige Tarifpolitik Sorge tragen.

e) Der internationale Frachtvertrag.

Der Geltungsbereich des internationalen Frachtvertrags wurde durch die Übereinkommen von Barcelona und Genf nicht festgelegt. Sein Umfang bestimmt sich vielmehr nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933[151]).

Unter dem Titel: Beziehungen zwischen der Eisenbahn und den Benutzern, sieht die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen lediglich vor, daß Übereinkommen zur Schaffung eines einzigen, für den ganzen Transportweg geltenden Vertrags zur Erzielung größtmöglicher Einheitlichkeit der Bedingungen geschlossen werden sollen[152]). Beim Fehlen eines solchen „einzigen" Vertrags sollen angemessene Erleichterungen gewährt werden[153]). Da, wie bereits erwähnt, ein Übereinkommen über den internationalen Frachtverkehr bestanden hat und nach Schaffung der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen neugefaßt worden ist, so er-

148) Artikel 4 UFD.
148a) Artikel 20 JRE.
149) CGCT — CR 2 Seite 28.
150) CGCT — CR 2 Seite 31.
151) RGBl. 1935 Teil II Seite 523 ff.
152) Artikel 14 JRE.
153) Artikel 15 JRE.

übrigt sich ein weiteres Eingehen im Rahmen dieser Darstellung. Es sollen deshalb nur nach zwei Seiten hin grundsätzliche Erwägungen behandelt werden.

Wir kennen bereits im innerdeutschen Verkehr einen Kontrahierungszwang der Eisenbahngesellschaften. Man versteht darunter die Verpflichtung der Eisenbahn, ein Vertragsangebot, das unter den im Voraus festgelegten Beförderungsbedingungen abgegeben wird, anzunehmen.

Diese privatrechtliche Beförderungspflicht[154]) erleidet im innerdeutschen Verkehr nach der Eisenbahnverkehrsordnung dann eine Ausnahme, wenn aus besonderen Gründen nicht mit der Erfüllung des Vertrags innerhalb absehbarer Zeit gerechnet werden kann[155]).

Dem Benutzer des internationalen Eisenbahnverkehrs stehen als Vertragspartner aber mehrere Eisenbahnverwaltungen gegenüber. Er schließt einen Vertrag über die ganze Strecke und will daher auch sicher sein, daß der Transport durchgeführt wird.

Eine der Eisenbahnverkehrsordnung entsprechende Vorbehaltsbestimmung würde, da es sich um mehrere beteiligte Verwaltungen handelt, dahin führen, daß die mit dem Benutzer verhandelnde Verwaltung sich erst vergewissern müßte, ob nicht bei einer der in Frage kommenden Verwaltungen eine derartige Ausnahme vorliegt. Dies würde zum Mindesten zu einer Verzögerung des Abschlusses führen. Deshalb hat man auf andere Weise Abhilfe geschaffen. Die verhandelnde Verwaltung schließt den Beförderungsvertrag ab, sobald bei ihr keine besonderen, dem § 63 Eisenbahnverkehrsordnung entsprechenden Hinderungsgründe vorliegen[156]). Lediglich bei der Beförderung von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladen besondere Vorrichtungen erfordert (Krane, Rampen etc.), ist sie nicht zur Annahme verpflichtet, falls eine der in Betracht kommenden Stationen — also auch derjenigen ausländischer Eisenbahnverwaltungen — die erforderliche Vorrichtung nicht besitzt. Bei der Beförderung der Güter kann beim Vorliegen besonderer Umstände von der vorgesehenen oder vorgeschriebenen Strecke abgewichen werden. Gegebenenfalls können auch Strecken anderer Eisenbahnverwaltungen benutzt werden. Diese gegenseitige Hilfeleistung fällt unter Artikel 7 Absatz 1 JÜG.

Hat nun ein Benutzer einer Eisenbahnverwaltung einen Transport übertragen, so will er auch gegen Schäden gesichert sein, die ohne sein Verschulden eintreten Es wird ihm aber daran gelegen sein, in jedem Falle von *seiner* Verwaltung eine Entschädigung verlangen zu können, ohne nachweisen zu müssen, daß gerade die Absendeverwaltung den Schaden verursacht hat oder er wenigstens auf ihrer Strecke eingetreten ist.

Früher war es für den Benutzer sehr schwierig, bei einem längeren Transport Ersatz für Schaden oder Verlust einer Sendung zu erlangen. Er mußte der Eisenbahnverwaltung, von der er Ersatz begehrte, nachweisen, daß der Umstand, auf den er seinen Anspruch stützte, gerade bei dieser Verwaltung eingetreten ist. Dies war ihm sehr oft nicht möglich; daran scheiterte seine Klage. Dies hatte im Jahre 1874 zwei Baseler

154) *Fritsch*, Deutsches Eisenbahnrecht Seite 311.
155) § 63 Eisenbahnverkehrsordnung.
156) Abkommen vom 23. November 1933 Artikel 5.

Advokaten veranlaßt, dem Schweizer Bundesrat eine Petition einzureichen, worin die Dringlichkeit einer Übereinkunft über die Haftpflicht der Eisenbahnen beim Warentransport auseinandergesetzt war[157]). Dem im Jahre 1878 innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geschaffenen Betriebs-Reglement folgte im Jahre 1890 eine internationale Regelung dieser Fragen durch das Berner Übereinkommen.

Die heutige Fassung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933 sieht eine weitere wesentlich Erleichterung vor. Ausgehend von dem Gedanken, daß nicht nur der Absender, sondern auch der Empfänger ein Interesse daran haben können. Ansprüche aus dem Frachtvertrag geltend zu machen, sieht Artikel 42 § 3 vor, daß die Ansprüche sowohl gegen die Versandbahn als auch gegen die Empfangsbahn und diejenige Bahn, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat, gerichtet werden können. Ausgenommen sind die Ansprüche auf Rückerstattung zuvielgezahlter Beträge oder wegen Nachnahme. Diese können nur vom Absender geltend gemacht werden. Das dem Kläger, sowohl Absender wie Empfänger, zustehende Wahlrecht zwischen den vorgenannten Eisenbahnverwaltungen erlischt mit Erhebung der Klage, die vor dem innerstaatlichen Gericht im Staate der beklagten Verwaltung zu erfolgen hat (Artikel 42 § 4).

Neben der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen ist unter den vorgenannten Möglichkeiten die außergerichtliche Geltendmachung nach Artikel 40 § 1 zulässig. Die Staaten, die das zugrundeliegende Übereinkommen abgeschlossen haben, sind verpflichtet, die Eisenbahnverwaltungen ihres Staatsgebiets zur Einhaltung dieser Vorschriften anzuhalten.

f) Fahrpläne.

Waren vor dem Kriege meist nur zweiseitige Vereinbarungen über die Fahrpläne geschlossen worden, so brachte es die ständige Fortentwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs mit sich, durch regelmäßig zusammentretende Fahrplankonferenzen den internationalen Lauf der Züge zu vereinbaren.

Der Europäischen Fahnplankonferenz obliegt es, die Verbindungen im Personenverkehr zu betreuen, während die vor einigen Jahren geschaffene „Internationale Güterzugfahrplankonferenz“ die Güterzugverbindungen festlegt und in einem jährlich erscheinenden Güterzugskursbuch dem Verfrachter die Möglichkeiten schneller internationaler Verbindungen aufzeigt.

---

157) Martens, Völkerrecht, Das Internationale Recht der Civilisierten Nationen, Seite 264.

Die Regelung von Streitfällen.

1. Allgemeines.

Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen[158]) gehen von der Voraussetzung aus, daß ein beträchtlicher Teil auftretender Unstimmigkeiten auf gütlichem Wege beigelegt werden kann. Sie geben daher den Vertragsstaaten auf, in jedem Falle zuerst eine gütliche Beilegung zu versuchen. Den Parteien bleibt es überlassen, auf welche Art und Weise eine Verständigung erzielt wird. Sie können die Streitschlichtung durch unmittelbare Verhandlungen, auf Grund besonderer Vereinbarungen oder in irgendeiner anderen Weise erreichen. Diese Art der Beendigung eines Streits kann sowohl von den Regierungen als auch von den Eisenbahnverwaltungen angestrebt werden.

War der Versuch einer gütlichen Beilegung erfolglos oder haben ihn die Vertragsstaaten unterlassen, weil sie von der Erfolglosigkeit überzeugt waren, so können die Regierungen, nicht dagegen die Eisenbahnverwaltungen

1) den Streitfall zur Begutachtung der Stelle vorlegen, die vom Völkerbund als beratendes fachmännisches Organ der Mitglieder des Völkerbundes in Fragen der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs eingesetzt sein sollte[159]).

Ist auch dieses Verfahren nicht beabsichtigt oder erfolglos verlaufen, so können die Regierungen

2) ein Schiedsgerichtsverfahren oder

3) ein Gerichtsverfahren vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof anstreben.

Die Bestimmungen über die Streitschlichtung in den beiden Übereinkommen zeigen zwar im Wortlaut Verschiedenheiten. Trotzdem ist das Gleiche gemeint. Eine Übersicht ergibt sich aus der nachstehenden

Skizze.

Regelung nach dem Übereinkommen von Barcelona	Regelung nach der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen
unmittelbare Verständigung	unmittelbare Verständigung

158) Artikel 13 UFD; Artikel 35, 36 JRE.

159) Begutachtende Stelle ist die Commission consultative et technique des communications et du transit, eingesetzt durch das Règlement d'Organisation des Conférences Générales et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, vom 20. 4. 1921 — Artikel 7.

Schlichtung auf Grund besonderer Übereinkommen	
Schlichtung auf andere Weise	gütlich auf irgendeinem anderen Wege
Begutachtung durch Völkerbundsorgan	Begutachtung durch Völkerbundsorgan
Schlichtung auf Grund allgemeiner Schiedsgerichtsklausel durch Schiedsspruch	durch Schiedsverfahren
durch Gerichtsverfahren vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof	durch Gerichtsverfahren vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof.

2. Das Wesen der Streitfälle.

Die deutsche Übersetzung der beiden Übereinkommen spricht von „Streitfällen“[160]). Der maßgebende französische Text[161]) verwendet dafür die Bezeichnung „différends“.

Unter Streitfall versteht man im allgemeinen das Vorliegen eines Tatbestandes, über den es bereits zu irgendwelchen Auseinandersetzungen gekommen ist. Dies entspricht aber nicht dem französischen „différend“. Der Ausdruck ist wesentlich allgemeinerer Natur. Er bezieht sich auf alle Verschiedenheiten in der Auslegung oder Anwendung einer bestimmten Vorschrift. Es genügt demnach, daß zwei Vertragsstaaten über die eine oder andere Bestimmung verschiedener Ansicht sind. Es liegt sogar dann ein „différend“ vor, wenn sich zwei Vertragsstaaten über den Sinn einer Vorschrift nicht im Klaren sind. Es ist also eine gegensätzliche Ansicht garnicht erforderlich, um den Streitschlichtungsvorschriften gemäß ein Verfahren zu betreiben.

Die in den Artikeln 13 UFD und 35 JRE genannten Vorschriften über die Streitschlichtung beziehen sich aber nur auf Unstimmigkeiten über Auslegung und Anwendung der S t a t u t e. Es sollen also diejenigen Streitfragen ausgeschlossen bleiben, die sich aus den K o n v e n t i o n e n ergeben. Hierunter fällt etwa die Frage, ob die Ratifizierungsurkunden dem Generalsekretär des Völkerbundes richtig zugegangen sind, ob eine Kündigung zulässig ist, eine Beitrittsmöglichkeit oder andererseits ein Beitrittszwang besteht. Auch die überaus wichtige Frage, ob die Revision der Übereinkommen möglich ist, kann nicht nach den besonderen Bestimmungen über die Streitschlichtung behandelt werden. Es erscheint verständlich, daß diese Fragen aus dem Kreis der in den Übereinkommen ge-

---

160) Artikel 13 UFD und 35 JRE.

161) Die Artikel 3 der Konventionen beider Übereinkommen bezeichnen zwar den französischen und englischen Text in gleicher Weise als maßgebend. Die Abstimmung ist aber auf Grund des französischen Textes erfolgt; eine nachträgliche Abänderung des englischen Textes ist ausdrücklich gestattet worden — CGCT / CR 2 Seite 32.

regelten Streitfälle ausgeschaltet wurden. Wenn ein Staat von sich behauptet, daß etwa das Übereinkommen für ihn noch nicht oder nicht mehr in Kraft sei, so kann er sich andererseits auch nicht nach den darin enthaltenen Vorschriften richten. Diese Fragen unterliegen dann, vorbehaltlich besonderer Abmachungen, den allgemeinen Regeln über die Behandlung völkerrechtlicher Streitfälle.

Da die beiden Übereinkommen es andererseits vermeiden, die politischen Belange der beteiligten Staaten zu berühren, so kann auch nicht angenommen werden, daß sich die nach den Vorschriften der Art. 13 UFD und 36 JRE zu behandelnden Streitfälle auf politische Angelegenheiten erstrecken sollen. Jedenfalls *sollen* nur rechtliche Streitfälle behandelt werden. Oft ist aber eine Trennung reiner, auf den Übereinkommen beruhender Streitigkeiten von sonstigen, auch politischen Meinungsverschiedenheiten, nicht möglich. Es kommt deshalb bei einem Streitfalle, der sowohl rechtliche wie politische Fragen betrifft, darauf an

1) ob diese Fragen voneinander getrennt werden können. In diesem Falle sind nur die rechtlichen Fragen nach Artikel 13 UFD und Artikel 36 JRE zu behandeln;
2) ob sie untrennbar miteinander verknüpft sind. Dann ist für die Beurteilung das Überwiegen der einen oder anderen Fragenkomplexe maßgebend[162]).

Der Ausdruck „différend" ist jedenfalls sehr weit und umfaßt sowohl die rechtlichen wie die politischen Fragen[163]).

Um bei der weiteren Behandlung im Einklang mit dem deutschen Text der Übereinkommen zu bleiben, werde ich das Wort „Streitfall" verwenden.

Die Möglichkeit der Streitschlichtung.

1. Gegenstand.

Wie bereits erwähnt wurde, sollen die in den beiden Übereinkommen enthaltenen Vorschriften über die Streitschlichtung angewandt werden, wenn Unstimmigkeiten hinsichtlich der *Anwendung* und der *Auslegung* der Statute entstehen.

Die Statute enthalten zum Teil selbst Vorschriften, die keiner weiteren Ausführung durch Sonderabkommen bedürfen[164]). In anderen Artikeln wird den Vertragsstaaten aufgegeben, über bestimmte Angelegenheiten Sondervereinbarungen zu treffen[165]). Ergeben sich bei dieser wie auch der unmittelbaren Anwendung Streitfälle, so sind sie selbstverständ-

162) Hierüber sei auf Ullmann, Völkerrecht Seite 430 ff. verwiesen.
163) *Gonsiorowski*, Société des Nations Bd. I Seite 384.
164) z. B. Artikel 3, 7, 14 UFD, 1, 4 JRE.
165) z. B. Artikel 11 UFD, 3, 5, 8 JRE.

lich nach den Streitschlichtungsbestimmungen der beiden Übereinkommen zu behandeln.

Wenn aber Sonderabkommen geschlossen wurden, so kann der Fall eintreten, daß sich bei Anwendung und Auslegung dieser Abkommen Streitfälle ergeben. Soweit diese Vereinbarungen besondere Vorschriften über die Beilegung von Streitfällen enthalten, sind sie anzuwenden. Beim Fehlen solcher Vorschriften sind die Unstimmigkeiten nach den Bestimmungen der Statute der Übereinkommen von Barcelona bezw. Genf zu behandeln.

Bei der Anwendung der Statute beider Übereinkommen durch den Abschluß von Sonderabkommen muß aber unterschieden werden

A) im Verhältnis zwischen den am Sonderabkommen Beteiligten :

1) Sie haben sich bewußt über die Grundsätze des zugrundeliegenden Statuts hinweggesetzt.

Wollte sich später etwa einer der Vertragschließenden auf diesen Verstoß berufen, indem er auf die Unvereinbarkeit gewisser Bestimmungen mit dem zugrundeliegenden Statut sein Recht auf Nichteinhaltung derselben stützt, so würde sein Vorgehen ein venire contra factum proprium darstellen mit der Folge, daß er sich gleichwohl nach diesen Vereinbarungen richten muß. Die Vertragspartner haben doch das Unrechtmäßige ihres Verhaltens beim Vertagsabschluß gekannt. Sie wollten ja gerade in der von ihnen vereinbarten Weise gegen das Übereinkommen verstoßen. In dieser Handlungsweise ist ein Verzicht zu erblicken, den verletzten Artikel des Statuts im Verhältnis zwischen den Vertragschließenden anzuwenden. Diese Staaten haben daher nicht die Möglichkeit, die weitere Einhaltung des Sonderabkommens abzulehnen, eine Änderung zu verlangen oder ein Streitschlichtungsverfahren nach den Vorschriften der Statute zu betreiben.

2) Sie haben unbewußt gegen die Statute verstoßen.

Teilt ein Staat dies, sobald es ihm selbst bekannt wird, dem Vertragsgegner mit, so liegt ein Streitfall vor, der nach den Streitschlichtungsbestimmungen der Statute des UFD und der JRE beizulegen ist.

B) im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten eines Sonderabkommens und den an den beiden Übereinkommen beteiligten Staaten.

Die Vertragsstaaten des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen haben sich verpflichtet, die Ausführung der in diesen Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen zu sichern. Zu diesem Zweck können sie Sonderabkommen schließen. Diese dürfen aber nicht in Widerspruch zu den Übereinkommen stehen. Fühlen sich daher Vertragsstaaten des UFD oder der JRE durch die Bestimmungen eines solchen Sonderabkommens beeinträchtigt, so können sie unter Berufung auf Artikel 10 Absatz 4 UFD oder Artikel 37 JRE gegen die Vertragsteile dieses Sonderabkommens als „Beteiligte" nach Artikel 13 UFD oder Artikel 35 JRE das Streitschlichtungsverfahren betreiben. Solange sie sich nicht selbst beeinträchtigt fühlen, steht ihnen dieses Rügerecht nicht zu. Ebenso kann der Völkerbund in keiner Weise gegen diese Verstöße vorgehen.

Soweit es sich um Vereinbarungen handelt, die zwischen einem Vertragsstaat der beiden Übereinkommen und einem daran Unbeteiligten be-

stehen, kommen die Bestimmungen des UFD und der IRE nicht zur Anwendung. Die an solchen Sonderabkommen Beteiligten sind, auch soweit sie Vertragsteile des UFD oder der IRE sind, nicht zur Beachtung der in diesen Übereinkommen enthaltenen Grundsätze verpflichtet[166]).

Über die Art der Auslegung bestimmt das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs:

> Es besteht Einverständnis darüber, daß das Statut nicht in dem Sinne ausgelegt werden darf, als ob es in irgendeiner Beziehung die Rechte und Pflichten von Gebieten unter sich (inter se) berühre, die Bestandteile eines und desselben souveränen Staates bilden oder unter seinem Schutze stehen gleichviel, ob diese Gebiete, jedes für sich, Mitglieder des Völkerbundes sind oder nicht[167]).

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen hat diesen Artikel fast wörtlich übernommen[168]). Dadurch sollte erreicht werden, daß jegliche Einmischung in die Hoheitsrechte eines Staates über seinen Kolonialbesitz unterbleibt. In Anbetracht der rechtlich ungeklärten Stellung mancher, besonders britischer Besitzungen wurde diese Bestimmung sehr weit gefaßt.

Weiterhin schreibt das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs in Artikel 9 vor:

> Das Statut legt keinem der Vertragsstaaten Verpflichtungen auf, die seinen Rechten und Pflichten als Mitglied des Völkerbundes zuwiderlaufen könnten.

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen bestimmt dagegen in Artikel 44:

> In den vorstehenden Artikeln darf keine Bestimmung so ausgelegt werden, als ob sie irgendwie die Rechte oder Pflichten irgendeines Vertragsstaates als Mitglied des Völkerbundes berühre.

Auf der Konferenz von Genf war diese Verschiedenheit beanstandet worden[169]). Dem französischen Vertreter wurde darauf erwidert, daß es sich nur um eine Änderung in der Form, nicht aber in dem Inhalt handele. Aus dem Kreis der Konferenzteilnehmer ist dieser Ansicht nicht widersprochen worden. Deshalb muß auch Artikel 44 der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen dahin verstanden werden, daß er nicht nur richtunggebend für die Auslegung der einzelnen Bestimmungen sein soll, sondern daß den durch den Völkerbund bedingten Rechten und Pflichten ein absoluter Vorrang gewährt werden soll. Die in der IRE verankerten Grundsätze müssen daher unberücksichtigt bleiben, sobald ihnen besondere Völkerbundsverpflichtungen entgegenstehen. Dies ist dann von großer Wichtigkeit, wenn es sich nicht um die Auslegung, sondern um die Anwendung einer Bestimmung, die wegen ihrer Klarheit einer Auslegung überhaupt nicht fähig ist, handeln sollte.

---

166) Artikel 6 UFD, Artikel 31 IRE.
167) Artikel 15 UFD.
168) Artikel 43 IRE.
169) CGCT / CR 2 Seite 42/43.

Der Unterschied sei an einem Beispiel erläutert:

Artikel 1 JRE verpflichtet die Vertragsstaaten, den durchgehenden Dienst auf den bestehenden Strecken einzurichten, wo immer es die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs verlangen. Der Staat A, Mitglied des Völkerbundes, und der Staat B, der dem Völkerbund nicht angehört, haben an ihrer gemeinsamen Grenze den durchgehenden Verkehr eingerichtet. Nun werden auf Grund des Artikel 16 FVB vom Völkerbund Sanktionen gegen den Staat C angeordnet. A ist verpflichtet, ein eignes Kontingentsheer an die Grenze gegen C zu verbringen. Außerdem hat er die Heere der anderen Völkerbundsmitglieder und deren Kriegsmaterial zu befördern. Um dieser Aufgabe schneller nachkommen zu können, hebt der Staat A den Durchgangsverkehr an seiner Grenze gegen B auf und sperrt vorübergehend die Grenzstrecken.

Artikel 1 JRE ist in seiner Fassung klar. Er bedarf für den vorliegenden Fall keiner Auslegung. Artikel 44 JRE bezieht sich, seinem Wortlaute nach, aber nur auf Auslegungen. Er könnte daher hier überhaupt nicht angewandt werden. Daraus würde folgen, daß die Aufhebung des Durchgangsverkehrs und die Sperrung der Grenzstrecken zu Unrecht erfolgt seien.

Legt man dagegen den Wortlaut des Artikel 9 UFD zugrunde, so gingen die Pflichten als Mitglied des Völkerbundes den Bestimmungen des Statuts vor. Der Staat A konnte also behaupten, er habe zur Durchführung der Kriegstransporte seinen gesamten Wagenpark und Personalbestand anderweitig benötigt. Die Beförderungen von Truppen und Kriegsmaterial entsprangen aber seiner Eigenschaft als Mitglied des Völkerbundes. Da das Statut ihm keine Verpflichtungen auferlegen darf, die seinen Pflichten als Mitglied des Völkerbundes zuwiderlaufen, so war A zu seinem Handeln gegenüber B berechtigt.

2. Verfahren.

a) unmittelbare Verständigung.

Der Klärung von Streitfragen soll in erster Linie die unmittelbare Verständigung dienen. Dadurch soll versucht werden, auf gütlichem Wege den Streit zu schlichten. Die Beilegung soll nach besonders vereinfachten Regeln erfolgen. Die Verständigung auf diplomatischem Wege sollte aber dadurch nicht ausgeschaltet werden. Man wollte ja durch die Übereinkommen keine neuen Mauern errichten. Es sollten vielmehr neue Möglichkeiten guten Zusammenarbeitens geschaffen werden.

In welcher Form die unmittelbare Verständigung erfolgen soll, ist nicht geregelt worden. Man hat davon abgesehen, genaue Richtlinien festzulegen, um der Verständigung die zur Herbeiführung eines Erfolges zweckmäßige Beweglichkeit zu geben. Vertragspartner der Übereinkommen von Barcelona und Genf sind die Staaten. Man müßte daher annehmen, daß auch nur sie bezw. ihre Regierungen sich über entstandene Streitfälle verständigen könnten.

Materiell Beteiligte an den Übereinkommen sind aber die Eisenbahnverwaltungen. Wenn die Staatsverträge für sie auch pacta inter alios sind, so haben sie doch für die Einhaltung der dadurch übernommenen Verpflichtungen Sorge zu tragen. Eine Verständigung über die Beilegung eines Streitfalls würde also ein Handeln in eigner Sache bedeuten. Es ist deshalb zuzulassen, sofern keine sonstigen innerstaatlichen Bedenken bestehen.

b) auf Grund von Übereinkommen.

Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs sieht in Artikel 13 eine Lösung von Streitfragen auf Grund besonderer Übereinkommen vor. Diese Übereinkommen sollen, im Gegensatz zu den später zu erörternden Schiedsverträgen, unmittelbar der Beilegung von Streitfällen dienen.

Es ist dabei zu unterscheiden zwischen den Übereinkommen, die vor und denjenigen, die nach Eintritt eines Streitfalls zustandekommen.

Werden die Beziehungen zwischen zwei Staaten geregelt, so lassen sich oft Fälle voraussehen, die Anlaß zu Streit bieten könnten. Man denke nur daran, daß bei einer Vereinbarung über die gegenseitige Wagenbenutzung Rücklauffristen vereinbart wurden. Dann kann der Fall eintreten, daß diese Fristen wiederholt von einem Staat nicht eingehalten werden. Um zu vermeiden, daß deswegen erneute Verhandlungen zwischen beiden Staaten notwendig werden, können die Staaten bereits im Voraus festlegen, daß beim Eintritt dieses Falles nur noch Wagen bestimmter Baujahre (alte Wagen) zur Benutzung auf den fremden Bahnen zur Verfügung gestellt werden. Sie können auch bereits eine bestimmte Verzugsgebühr festsetzen.

Besondere Übereinkommen, die nach Eintritt eines Streitfalls zustandekommen, können dazu dienen, Vorkehrungen zu treffen, um für die Zukunft eine Wiederholung zu verhindern. Ebenso können sie eine bestimmte Schadensregelung enthalten.

Wie diese Übereinkommen auch gestaltet sein mögen, sollen sie doch immer den Zweck verfolgen, durch Beseitigung aller Unstimmigkeiten die Fortdauer des internationalen Verkehrs nach den Bestimmungen des Übereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs zu sichern.

c) Streitschlichtung auf „andere Weise".

Während Artikel 13 ÜFD von der Schlichtung „auf andere Weise" spricht, handelt Artikel 35 JRE von der gütlichen Beilegung „auf irgendeinem anderen Wege". Die wörtliche Verschiedenheit läßt keine sinngemäße Abweichung beider Bestimmungen voneinander erkennen. Es soll zum Ausdruck gebracht werden, daß alle nur denkbaren Wege benutzt werden dürfen, sofern auf ihnen eine gütliche Beilegung der Unstimmigkeiten erreicht werden kann. Gerade aus diesem Grunde kann man in den Übereinkommen keine näheren Hinweise über die Art der zu unternehmenden Schritte finden. Die Bemühungen können von einer der am Streit beteiligten Parteien ausgehen. Es ist aber auch denkbar, daß eine dritte Stelle (fremde Macht, Völkerbund, Internationale Kommission) ihrerseits die Beilegung in die Wege leitet.

Man kann daher nur Beispiele anführen, wie etwa:
1) die Beilegung durch Zutun des Völkerbundes. Der Völkerbundsrat kann nach Artikel 12 bezw. 15 VBP die Völkerbundsmitglieder zu einer Darlegung des Streitfalls auffordern. Mit der Erstattung eines Gutachtens kann er dann die Commission consultative et technique (Artikel 6 des Règlement d'Organisation des Conférences Générales) oder den Ständigen Internationalen Gerichtshof[170]) beauftragen. Die Gutachten binden den Völkerbundsrat nicht. Er kann daher die ihm geeignet erscheinenden Schritte zur Streitbeilegung unternehmen. Durch dieses Vorgehen wird oft den Wünschen der Beteiligten, die eine Begutachtung aus Gründen ihrer Souveränität einem Urteilsspruch vorziehen, Rechnung getragen[171]).
2) die Beilegung durch Zutun einer fremden Macht.
Es kann dahingestellt bleiben, ob sich dieses Zutun auf gute Dienste oder weitergehend auf eine Vermittlung[172]) erstreckt. Oft hat eine dritte, am Streit selbst völlig unbeteiligte Macht ein besonderes Interesse an der Wiederherstellung des guten Einvernehmens zwischen den beiden Streitenden. Sie wird daher ihren Einfluß dazu benutzen, um zur baldigen Beilegung des Streits beizutragen.
3) Die Mitwirkung internationaler Untersuchungskommissionen.
Häufig führen die Verhandlungen zwischen zwei Streitteilen zu keinem Ergebnis, weil sie sich über die tatsächlichen Vorgänge, die zu dem Streit Anlaß gegeben haben, nicht einigen können. Die Untersuchungskommission hat den Zweck, durch eine unparteiische und gewissenhafte Prüfung die Tatsachen festzustellen. Die beiden Parteien haben ihr alle Mittel und Erleichterungen zu gewähren, die zu einer vollständigen Kenntnis der maßgeblichen Tatsachen notwendig sind. Die Kommission erstattet einen Bericht, der sich auf die Feststellung der Tatsachen beschränkt. Den Parteien ist es dann überlassen, auf Grund dieser Angaben ihre Entschlüsse zu treffen[173]).

d) Gutachten.

Eine Zwischenstellung zwischen der gütlichen Regelung von Streitfällen und den Schiedsgerichts- und Gerichtsverfahren nimmt die Begutachtung ein. Sie erfolgt durch die vom Völkerbund als beratendes, fachmännisches Organ der Mitglieder des Völkerbundes in Fragen der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs bestimmte Stelle.

Die damit betraute Commission consultative et technique des Communications et du Transit soll ein Gutachten abgeben. Das bedeutet, daß ihrer Äußerung keinerlei bindende Wirkung zukommt. Zwar erklärt sich hierzu weder das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs noch die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen. Man wird aber die entsprechende Bestimmung in Artikel 22 des Internationalen Ab-

170) Artikel 14 Satz 3 VBP; die Einholung des Gutachtens wird nach Art. 5 Abs. 2 VBP mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossen — Schücking-Wehberg Bd. I S. 519.

171) hierüber Hoijer, Litiges Internationaux S. 26.

172) Ray, Pacte de la S.d.N. Seite 457.

173) Heilborn, Völkerrecht i/Enzyklopädie von Holtzendorff.

kommens zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten vom 3. November 1923[174]) auch auf die vorliegenden Übereinkommen anwenden müssen. Artikel 22 lautet:

> Das von dem Organ abgegebene Gutachten soll die streitenden Parteien nicht binden, außer wenn alle (nämlich die streitenden Parteien) es anerkennen. Es bleibt den Parteien vielmehr freigestellt, entweder nach Einholung des Gutachtens, oder an seiner Stelle jedes andere gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren zu wählen[175]).

Die Parteien haben daher die Wahl, sich nach dem Gutachten zu richten oder sich weiterhin nach eignem Gutdünken zu verhalten. Haben sie es aber einmal anerkannt, so wird durch diese Anerkennung die Verpflichtung begründet, sich dem Gutachten entsprechend zu verhalten.

Eine gewisse Bedeutung kommt dem Gutachten zwar insofern zu, als es die Meinung eines größeren Kreises von Fachleuten ausdrückt und als die in Kreisen des Völkerbundes herrschende Ansicht angesprochen werden kann. Der Staat, der sich dieser Meinung aber nicht anschließen will, setzt sich damit nicht ins Unrecht.

In dringenden Fällen kann die Commission consultative et technique einen vorläufigen Bescheid geben[176]). Sie geht dabei nicht auf die Streitfrage ein. Den Parteien erteilt sie nur einen Rat, wie sie sich in der Zeit bis zur Abgabe des Gutachtens verhalten sollen, um den internationalen Verkehr ungehindert weiterzuführen.

Die Commission consultative et technique des Communications et du Transit — abgekürzt CCT — wird gebildet gemäß Artikel 5 des Règlement d'Organisation des Conférences Générales et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit[177]). Ihre Mitgliederzahl soll ein Drittel der Völkerbundsmitglieder nicht übersteigen; sie sind nach technischen und geographischen Gesichtspunkten auszuwählen. Gehören der CCT keine von den Streitteilen ernannten Mitglieder an, so soll jeder dieser Staaten aufgefordert werden, ein zeitweiliges Mitglied, das für diesen Streitfall der CCT angehören wird, zu benennen. Mehrere gemeinsam beteiligte Staaten zählen dabei als ein Staat. Sie können also nur einen gemeinsamen Vertreter in die CCT entsenden. Zweifelsfälle entscheidet die CCT[178]).

Die Tätigkeit der CCT wird bestimmt in den Artikeln 6 bis 9 des Règlement.

Soll die CCT um ein Gutachten ersucht werden, so ist nach Artikel 7 die Anfrage von dem beteiligten Staat an den Generalsekretär des Völkerbundes zu richten. Dieser leitet sie an die CCT weiter. Erachtet diese eine Aufklärung für nötig, so setzt sie sich mit den beteiligten Regierungen in Verbindung. Sie gibt ihnen Kenntnis von der Anfrage und unter-

174) RGBl. 1925 Teil II Seite 672 ff.
175) ähnlich Art. 8 des Internationalen Abkommens zur Abschaffung der Ein- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen; RGBl. 1929 Teil II Seite 650 ff.
176) Artikel 13 letzter Absatz UFD.
177) Offizieller Bericht über die Conferenz von Barcelona C 15 M 10 1921 VIII Seite 3/4.
178) Artikel 7 Absatz 9 und 10 des Reglements.

richtet sie von der beabsichtigten Untersuchung. Damit verknüpft sie das Ersuchen, ihr alle für wesentlich befundenen Beobachtungen mitzuteilen. Die CCT ist im Übrigen befugt, von jedem Staat, sei er am Streit direkt beteiligt oder nicht, Auskünfte, die den Streitfall betreffen, zu verlangen.

Reichen die erhaltenen Aufklärungen zu einer ausreichenden Beurteilung des Streitfalls aus, so erstattet die CCT ein Gutachten. Hat sie innerhalb einer vom Generalsekretär des Völkerbunds festgesetzten Frist keine befriedigende Antwort erhalten, so kann sie einen Untersuchungsausschuß (Commission d'enquête) ernennen. Dieser wird beauftragt, die vorgelegte Frage zu prüfen und einen Bericht auszuarbeiten[179]).

Der Untersuchungsausschuß kann aus einem oder mehreren Mitgliedern bestehen. Er wird wie folgt gebildet: Jedes Völkerbundsmitglied wird aufgefordert, je drei Sachverständige zu benennen. Diese werden gewöhnlich auf ein Jahr, jedenfalls aber bis zu ihrer Ersetzung beauftragt. Aus ihnen soll die CCT in jedem Einzelfall den Untersuchungsausschuß bilden. Betrachtet die CCT einen Staat als am Streit beteiligt, so kann dieser auf seinen Wunsch aufgefordert werden, einen Sachverständigen zu benennen, der an dem Untersuchungsausschuß teilnimmt. Alle Staaten, mögen sie an dem Streit beteiligt sein oder nicht, sollen von der CCT aufgefordert werden, dem Ausschuß alle auf den Streitfall bezüglichen Unterlagen zu geben.

Hat nun der Untersuchungsausschuß einen Bericht ausgearbeitet und ihn der CCT vorgelegt, so wird diese ein begründetes Gutachten erstatten. Darin sollen die Namen der an der Beratung beteiligt gewesenen Mitglieder angegeben werden. Das Gutachten teilt sie den Streitteilen mit.

Die Entscheidungen der CCT werden mit Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefällt. In allen Fällen, die ein Gutachten über einen Streitfall betreffen, ist die Abstimmung gültig, wenn die Hälfte der Mitglieder der CCT und ein Mitglied anwesend sind[180]).

Die CCT hat sich bisher verschiedentlich in Streitfällen betätigt. So hat sie sich gutachtlich geäußert über den Streit zwischen Deutschland und dem Saargebiet. Die Regierungskommision des Saargebiets hatte behauptet, das Saargebiet sei selbständiges Mitglied der Berner Übereinkunft. Das von der CCT ausgearbeitete Gutachten vom 21. September 1921 wurde von den Beteiligten nach längerem Zögern angenommen und der Streit damit beendet[181]).

Im Jahre 1927 gab der Völkerbundsrat der CCT den Auftrag, ein Gutachten abzugeben über die auf Grund des Artikels 304 des Friedensvertrags von Trianon unterbreitete Anfrage der Société Anonyme des chemins de fer vicinaux de Szatmar Fehergyarmat et de Debreczen-Nagyvarad gegen den rumänischen Staat. Der weitere Verlauf ist nicht

179) Artikel 7 Absatz 3 des Reglements.
180) Artikel 9 Reglement.
181) Schücking-Wehberg, Satzung VB Seite 738; CGCT / CR 3 Seite 3 — S.d.N. Premier Rapport de la CCT sur l'Oeuvre entre la deuxième et la troisième Assemblée, Genf 12. 8. 1922; CCT Procès verbal de la Quatrième Session Genf 23.—30. April 1923 Seite 4.

bekannt. Offenbar ist eine unmittelbare Verständigung zwischen den Streitteilen erfolgt.

In Rumänien, Ungarn und der Tschecho-Slowakei haben sich wiederholt Streitfälle mit meist kleineren Eisenbahngesellschaften ergeben. Sie sind zurückzuführen auf die durch die neuen Grenzziehungen entstandenen Änderungen der Staatszugehörigkeiten. Meist ist eine unmittelbare Verständigung erfolgt, nachdem die CCT bereits mit der Begutachtung betraut worden war. Auf die genaueren Angaben bei der Behandlung der Streitfälle sei verwiesen.

e) Schiedsgerichtsverfahren.

Kann ein Streitfall weder auf gütlichem Wege noch auf Grund eines Gutachtens der CCT beigelegt werden, so können die Streitteile ein Schiedsgerichtsverfahren anstreben. Das Schiedsgericht hat vor allem den Zweck, Streitigkeiten zwischen den Staaten auf dem Wege eines rechtlich geordneten Verfahrens nach Art einer gerichtlichen Prozedur zu ordnen[182]).

Über die Anrufung von Schiedsgerichten können besondere Vereinbarungen zwischen den Streitenden getroffen worden sein oder getroffen werden. Dies geschieht meist in der Form von Schiedsverträgen.

Bei den Schiedsverträgen kann man drei verschiedene Gruppen unterscheiden. Innerhalb jeder dieser Gruppen bestehen zwar wiederum Verschiedenheiten. Im Rahmen dieser Arbeit kann aber auf eine genauere Darstellung verzichtet werden.

I. Die sog. kompromissarische Klausel. Durch sie verpflichten sich die Parteien, alle oder gewisse, bei Auslegung oder Anwendung eines Übereinkommens in Zukunft entstehenden Streitigkeiten einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Die Klausel ist besonders bei internationalen Übereinkommen zwischen einer Mehrzahl von Staaten zu finden[183]).

II. Der Allgemeine (institutionelle) Schiedsvertrag. Durch Abschluß eines solchen Vertrags verpflichten sich die Staaten im Voraus, sämtliche Streitfälle — gegebenenfalls mit Ausnahme der die Lebensinteressen, die Unabhängigkeit oder die Ehre eines Staates berührenden — einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen[184]).

III. Der besondere Schiedsvertrag (compromissum). Er setzt das Vorliegen eines Streitfalls voraus. Die Vertragschließenden kommen darin überein, einem vereinbarten Schiedsgericht diesen Fall zu unterbreiten (isolierter Schiedsvertrag). Sowohl bei der kompromissarischen Klausel wie beim institutionellen Schiedsvertrag kann nach dem Eintritt eines Streitfalls die Bestimmung der Schiedsrichter in besonderer Weise erfolgen.

---

182) Lammasch, Die Lehre von der Schiedsgerichtsbarkeit S. 45.

183) Vertrag betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins vom 9. Oktober 1874 Artikel 16 — RGBl. 1875 S. 223, N.R.G. VI Bd. 1 S. 651 — Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Okt. 1924, Art. 57 § 1c — RGBl. 1925 Teil II Seite 183 ff., 223.

184) Holländisch-portugiesische Erklärung v. 6. Juli 1894 Artikel 7 — N.R.G. VI. Bd. 22 Seite 591.

Italienisch-Argentinischer Schiedsvertrag vom 23. Juli 1898, Art. 3 — N.R.G. VI Bd. 32 Seite 392.

Deutsch-englisches Übereinkommen über die friedliche Beilegung intern. Streitigkeiten v. 12. 7. 1904, Art. I — N.R.G. VI Bd. 32 Seite 491.

Zusammensetzung des Schiedsgerichts.

Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs enthält keine Bestimmungen darüber, wie das anzurufende Schiedsgericht zusammengesetzt werden soll. Eine solche Vorschrift wäre auch überflüssig gewesen, da es ohnehin keine Verpflichtung enthalt, einen Streitfall durch ein Schiedsgerichtsverfahren beizulegen. Dann konnte es auch den Staaten überlassen bleiben, sich beim Eintritt einer Unstimmigkeit über die Zusammensetzung des Schiedsgerichts im Wege einer besonderen Vereinbarung zu verständigen.

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen sieht in Artikel 35 aber eine Verpflichtung vor, ein Schiedsgericht beim Scheitern gütlicher Verhandlungen anzurufen. Sie geht zwar von der Annahme aus, daß die Streitteile sich über die Zusammensetzung des Schiedsgerichts einigen werden, bestimmt aber in Artikel 36 Absatz 2:

> Sofern die Parteien nichts anderes bestimmen, bezeichnet im Falle eines Schiedsverfahrens jede Partei einen Schiedsrichter; das dritte Mitglied des Schiedsgerichts wird von den Schiedsrichtern oder, wenn sie sich nicht einigen können, vom Völkerbundsrate gewählt, und zwar aus der Liste der Beisitzer für die in Artikel 27 des Statuts des Ständigen Internationalen Gerichtshofs angeführten Angelegenheiten der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs. In diesem Falle wird das dritte Mitglied gemäß den Bestimmungen im vorletzten Absatz des Artikels 4 und im ersten Absatz des Artikels 5 der Völkerbundssatzung gewählt.

Jeder Streitteil muß, falls keine besonderen Vereinbarungen getroffen worden sind, einen der Schiedsrichter bestimmen, die ihrerseits einen dritten unparteiischen wählen sollen. Können sie sich aber über die Wahl des dritten Mitglieds des Schiedsgerichts nicht einigen, so wird dieses durch den Völkerbundsrat bestimmt. Die Bestimmung hat auf einer Ratstagung zu erfolgen. Jedes Völkerbundsmitglied, dessen Interessen durch den Streitfall berührt werden, ist zu dieser Tagung einzuladen. Dagegen werden die Staaten, die nicht dem Völkerbund angehören, selbst dann nicht eingeladen, wenn sie Streitteile sind[185]).

Nach Artikel 5 Absatz 1 VBP erfordern die Beschlüsse des Völkerbundsrats Einstimmigkeit der in der Tagung vertretenen Bundesmitglieder. Diese Einstimmigkeit gab der griechischen Delegation auf der Zweiten Verkehrskonferenz in Genf zu Bedenken Anlaß[186]). Sie befürchtete, daß eine Streitschlichtung unmöglich werden könne, wenn beim Völkerbundsrat keine Einstimmigkeit erzielt werde. Der Franzose Isabelle hat zu diesen Bedenken folgendermaßen Stellung genommen[187]): Er ging davon aus, daß sich bei Beginn eines Streits niemals voraussehen lasse, ob er nicht einen bis an die Lebensinteressen eines Volkes reichenden Umfang annehmen könne. Aus diesem Grunde sei es notwendig, daß die verletzte Partei weitgehendst vor allen Gefahren geschützt werde, die sowohl die

185) Artikel 4 Absatz 5 VBP
186) CGCT 13 — M. Isabelle Seite 14.
187) CGCT 13 — M. Isabelle Seite 15.

Autorität der Sache als die des Richters gefährden könnten. Den besten Schutz biete aber die in einstimmiger Entscheidung verkündete Weisheit des Völkerbundes, die auch jederzeit erreicht worden sei.

Die Bedenken der griechischen Delegation konnten jedenfalls nicht entkräftet werden. Sie hat insbesondere noch auf die Möglichkeit hingewiesen, daß eine der streitenden Parteien in der Tagung des Völkerbundsrates vertreten wäre. Diese sei dann in der Lage, aus irgendwelchen eigennützigen Gründen die nach Artikel 5 Absatz 1 VBP geforderte Einstimmigkeit zu vereiteln. Der dritte Schiedsrichter könne dann nicht bestimmt werden, das Schiedsgericht nicht vervollständigt und damit der Streitfall nicht entschieden werden. Den betroffenen Parteien stehe hiergegen kein Rechtsbehelf zur Verfügung. Der Verletzer könne also unbedenklich weitere Verstöße begehen[188]).

Wenn andererseits die griechische Delegation damit vertröstet wurde, daß „bis jetzt jedesmal" eine Einstimmigkeit im Völkerbundsrat erzielt worden sei[189]), so kann auch dieser Einwand keine überzeugende Kraft haben.

Die vorgenannten Bestimmungen setzen zwei Streitgegner voraus. Nach der materiellen Seite hin bestehen keine Bedenken, mehr als zwei Streitteile in einem Falle als beteiligt anzusehen. Es ist bereits erörtert worden, daß auch Unstimmigkeiten über die Auslegung einer Bestimmung zum Gegenstand eines Schiedsgerichtsverfahrens gemacht werden können. Dann ist es auch denkbar, daß drei oder noch mehr Staaten eine bestimmte Vorschrift verschieden auslegen. Auch bei der Anwendung der beiden Übereinkommen auf einen bestimmten Fall können sich Unstimmigkeiten zwischen mehr als zwei Staaten ergeben. Diese stehen sich dann untereinander gegenüber und können die Einsetzung eines Schiedsgerichts vereinbaren.

Bedenken können nur bei der Betrachtung der prozessualen Seite entstehen. Die innerstaatlichen Rechte kennen nur einen Rechtsstreit zwischen zwei Parteien. Selbst mit Zustimmung der Beteiligten ist es dort nicht möglich, einen Prozeß zwischen mehr als zwei Parteien auszutragen. Diese Gedanken finden aber auf die zwischenstaatliche Streitschlichtung keine Anwendung. Das Schiedsgerichtsverfahren beruht auf einer Vereinbarung zwischen den Parteien. Diese sind daher in der Lage, über alle das Schiedsgericht betreffenden Fragen besondere Abreden zu treffen. Sie können deshalb auch beschließen, daß der Streitfall, an dem mehr als zwei Staaten beteiligt sind, in e i n e r Entscheidung vor dem Schiedsgericht erledigt wird. Bereits die 2. Friedenskonferenz hat auf die Möglichkeit hingewiesen, daß sich eine Mehrheit von Streitteilen ergeben könne[190]).

Sind mehr als zwei Staaten an einem Streitfall beteiligt, so muß aber unterschieden werden:

---

188) S.d.N. Deuxième Conférence des Communications et du Transit, Voies Ferrées, Procès Verbal provisoir IX. Séance 28. November 1923 Seite 11.

189) a. a. O. Seite 11.

190) Actes de la Conférence Internationale de la Paix 1907 Band II S. 663.

1) sie scheiden sich in zwei gegnerische „Lager". Ich verstehe dabei unter einem Lager die Gesamtheit der bei einem Streit zum Zwecke gemeinsamen Handelns zusammengeschlossenen Staaten. Für diesen Fall müssen die in Artikel 7 Absatz 10 des Règlement d'Organisation des Conférences Générales et de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit dargelegten Gedanken entsprechend angewandt werden[191]). Daher können die in einem „Lager" vereinigten Streitgenossen nur einen Schiedsrichter gemeinsam bestimmen. Über seine Wahl müssen sie sich einigen.

2) Die Staaten bilden drei oder mehr gegnerische „Lager". Dann muß jedem Lager gestattet werden, einen Schiedsrichter zu bestimmen, obwohl sich die Zahl der von den Parteien zu bestimmenden Schiedsrichter dadurch erhöht. Dies ergibt sich folgerichtig aus dem Umstande, daß in dem Schiedsgericht jeder der beteiligten Staaten bezw. jedes Lager vertreten sein soll, um seiner Meinung Ausdruck und Geltung zu verschaffen.

Die Normalbesetzung des Schiedsgerichts besteht aus zwei von den Parteien bestimmten Schiedsrichtern und einem dritten, von den beiden Schiedsrichtern gewählten oder durch den Völkerbundsrat bestimmten Mitglied des Schiedsgerichts. Sind aber mehr als zwei Parteien an dem Schiedsgerichtsverfahren beteiligt, so erhöht sich die Zahl der „parteiischen" Schiedsrichter. Soll sich in einem solchen Falle auch die Zahl der unparteiischen Schiedsrichter erhöhen? Falls durch ihre Zuziehung nur erreicht werden soll, daß das Verfahren einen leidenschaftslosen Verlauf nimmt, so ist eine Erhöhung ihrer Zahl nicht notwendig. Soll dagegen verhindert werden, daß ohne die unparteiischen Stimmen eine Entscheidung zustandekommt, so muß man einen unparteiischen Schiedsrichter weniger beiziehen, als die Zahl der „parteiischen" beträgt. Nur in diesem Falle wäre es möglich zu verhindern, daß die beteiligten Staaten — handelnd durch ihre Schiedsrichter — gegen einen unter ihnen Stellung nehmen und ihn durch Mehrheitsbeschluß unterliegen lassen könnten.

Eine Bestimmung über die Bestellung der Schiedsrichter in diesen Fällen ist in den Übereinkommen nicht enthalten. Aber gerade aus diesem Grunde muß angenommen werden, daß in jedem Falle **ein** Schiedsrichter ausreicht. Hätte man mit einer Mehrheit von unparteiischen Schiedsrichtern gerechnet, so wäre eine besondere Regelung ihrer Wahl notwendig gewesen. Es hätte dann eine entsprechende Bestimmung geschaffen werden müssen.

Einen Anhaltspunkt für diese Ansicht kann man auch im englischen Text des Artikel 36 JRE finden, in dem es heißt:

> each party shall appoint an arbitrator, and a third member shall be ellected by the arbitrators[192]),

---

191) Artikel 7 Absatz 10 des Règlement CCT lautet:
Wenn sich mehrere Streitteile zu gemeinsamem Vorgehen zusammenschließen, so zählen sie hinsichtlich der Anwendung dieses Artikels nur als ein einziger. Zweifelsfälle entscheidet die CCT.

192) **genau** übersetzt also: jede Partei wird einen Schiedsrichter bezeichnen und **ein** drittes Mitglied wird von den Schiedsrichtern gewählt.

während der französische Text an der entsprechenden Stelle lautet:

chaque partie désignera un arbitre et le troisième sera choisi par les arbitres.

Es muß zwar darauf hingewiesen werden, daß die Abstimmung auf der Zweiten Verkehrskonferenz in Genf auf Grund des französischen Textes erfolgte. Eine Abänderung des englischen Textes entsprechend dem französischen Urtext wurde ausdrücklich vorbehalten[193]). Sie ist aber nicht erfolgt. Da andererseits der englische Text in gleichem Umfange wie der französische maßgebend ist[194]), so ergibt sich, daß in jedem Falle nur ein weiterer Schiedsrichter gewählt werden sollte.

Da das Schiedsgericht im Normalfall immer mit drei Schiedsrichtern besetzt ist, wird eine Abstimmung zu einer klaren Stimmenmehrheit führen, sofern die drei Richter ihre Stimmen abgeben. Bei einer Erweiterung des Schiedsgerichts auf Grund einer größeren Anzahl Parteien könnte aber der Fall eintreten, daß das Gericht mit einer geraden Zahl von Mitgliedern besetzt ist. Soll man zur Vermeidung dieser Möglichkeit eine ungerade Anzahl von Richtern berufen? Will man dies bejahen, so könnte dies nur durch Erhöhung der Gesamtzahl geschehen. Diese Erhöhung darf aber nur durch Zuziehung eines weiteren unparteiischen Schiedsrichters erfolgen. Andernfalls würde die gleichmäßige Vertretung der Parteien nicht gewahrt bleiben. Auch hierüber schweigen die Übereinkommen von Barcelona und Genf. Wenn man dem wohl seltenen Fall, daß das Gericht durch eine gerade Zahl von Schiedsrichtern besetzt wird und daß Stimmengleichheit entsteht, durch besondere Bestimmungen abhelfen will, so kann man m. E. drei Wege einschlagen:

1) Die Parteien oder die Mitglieder des Schiedsgerichts einigen sich über einen zweiten unparteiischen Schiedsrichter. Können sie zu keiner Einigung gelangen, so wird dieser Schiedsrichter vom Völkerbundsrat bestimmt.

2) Die Stimme des unparteiischen Schiedsrichters gibt bei der Abstimmung den Ausschlag. Seine Stimme gilt also mehr als eine gewöhnliche Stimme.

3) Das Schiedsgericht erklärt, daß es nicht in der Lage sei, den Fall zu entscheiden und gibt ihn entweder zur Erledigung an eine andere Stelle[195]) ab oder überläßt den Parteien die weitere Behandlung des Streitfalls. Die Parteien können dann ein anderes Schiedsgericht vereinbaren und mit dem Fall betrauen.

Aus der Möglichkeit, einen weiteren unparteiischen Schiedsrichter zuzuziehen, ergibt sich die Frage, ob dessen Wahl erst dann erfolgen soll, wenn das Schiedsgericht bereits bekennen muß, daß es eine Entscheidung nicht fällen kann. Dies würde mit dem Wesen des Schiedsgerichtsverfahrens unvereinbar sein. Mit dieser Feststellung verbindet sich doch die Erklärung, daß das Schiedsgericht bereits in einem bestimmten Sinne seine Entscheidungsgrundlagen festgelegt, über deren Auswertung aber geteilter Ansicht ist. Dem neu hinzutretenden Schiedsrichter würden sich dann zwei entgegengesetzte, schon bis zur Entscheidung festgelegte Meinungen

193) CGCT / CR 2 Seite 32.
194) Artikel 3 der Conventionen UFD und JRC.
195) Ständiger Internationaler Gerichtshof, CCT, Internationaler Schiedshof.

entgegenstellen, zu deren einer er seine Stimme abgeben müßte. Dies entspricht keineswegs der Stellung eines Schiedsrichters. Er soll ja das Recht suchen und muß daher der Ergründung von Anfang an folgen. Deshalb muß er auch schon dann hinzuberufen werden, wenn sich die Möglichkeit ergibt, daß seine Stimme den Ausschlag geben kann. Seine Zuziehung muß erfolgen, sobald das Schiedsgericht mit einer geraden Zahl von Schiedsrichtern besetzt ist. Es müßte also in jedem Falle eine Besetzung des Schiedsgerichts mit einer geraden Zahl von Schiedsrichtern vermieden werden. Eine solche Bestimmung wäre in den meisten Fällen überflüssig, da sich nur selten eine Stimmengleichheit ergeben wird. Ich möchte sie daher für die Schiedsgerichte, die über Streitfälle aus den Übereinkommen von Barcelona und Genf zu entscheiden haben, ablehnen.

Auch die Möglichkeit, dem unparteiischen Richter beim Schiedsgericht im Falle einer Stimmengleichheit ausschlaggebende Stimme zu geben, ist m. E. nicht anwendbar. Dieser ist weder Vorsitzender des Schiedsgerichts noch in sonstiger Weise qualifiziert. Das Schiedsgericht muß daher, wenn es eine Entscheidung nicht fällen kann, den Parteien die weitere Behandlung des Streitfalls überlassen. Mit Einverständnis der Parteien kann das Schiedsgericht den Fall einer von ihnen benannten Stelle zur Behandlung und Entscheidung abgeben.

Über das von dem Schiedsgericht zu beachtende Verfahren bestimmt Artikel 36 JRE folgendes:

1) das Schiedsgericht erkennt auf Grund des von den Parteien in gemeinsamem Einvernehmen geschlossenen Schiedsvertrags.

2) Konnten sich die Parteien nicht einigen, so setzt das Schiedsgericht durch einstimmige Entscheidung den Schiedsvertrag nach Prüfung der von den Parteien vorgebrachten Ansprüche selbst fest.

3) Wird innerhalb des Schiedsgerichts keine Einstimmigkeit erzielt, so entscheidet der Völkerbundsrat gemäß den Bestimmungen im vorletzten Absatz des Artikels und im ersten Absatz des Artikels 5 der Völkerbundssatzung.

Das Schiedsgericht ist daher verpflichtet, auf Grund eines Schiedsvertrags zu erkennen. Dieser soll dazu dienen, den Streitstoff erschöpfend darzulegen, damit in tatsächlicher Hinsicht keinerlei Unstimmigkeiten bestehen. Es kann sich also nur um einen besonderen Schiedsvertrag (compromissum) handeln.

Hat der Schiedsvertrag das Verfahren nicht festgelegt, so geschieht dies durch das Schiedsgericht selbst.

Verhandlungszwang.

Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs sieht vor, daß ein Streitfall dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten ist, sofern die Parteien keine anderweitige Regelung getroffen haben[196]). Dies kann auf Grund eines besonderen Übereinkommens oder einer allgemeinen Schiedsgerichtsklausel erfolgt sein. Fehlen solche besonderen Vereinbarungen, so sind die Parteien bei Streitfragen, die sich auf Grund des Übereinkommens von Barcelona ergeben, nicht verpflichtet, die

196) Artikel 13 UFD.

Beilegung durch Schiedsspruch anzustreben. Kein Staat braucht sich daher auf ein gegen ihn eingeleitetes Schiedsgerichtsverfahren einzulassen.

Demgegenüber bestimmt Artikel 35 JRE, daß die beteiligten Staaten verpflichtet sind, ein Schiedsgerichtsverfahren einzuleiten, sofern keine anderweitigen Vereinbarungen getroffen wurden. Während also das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs im Verfahren vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof den Normalfall einer gerichtlichen Beilegung eines Streitfalls sieht, nimmt die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen das Schiedsgerichtsverfahren als Normalfall an.

Daraus muß man folgern, daß ein Staat verpflichtet ist, der Aufforderung eines anderen Staates nachzukommen, einen zwischen ihnen bestehenden Streitfall durch ein Schiedsgerichtsverfahren beizulegen. Bei der Nichterfüllung dieser obligatorischen Verpflichtung setzt sich der renitente Staat mangels einer entsprechenden Bestimmung aber keinen Zwangsmaßnahmen aus. Bereits bei der Zusammensetzung des Schiedsgerichts ist die Mitwirkung beider Parteien notwendig. Ist die eine Partei nicht zur Bestimmung ihres Schiedsrichters bereit, so kommt ein Schiedsgericht nicht zustande. Weder darf der von ihr zu bestimmende Schiedsrichter fehlen, noch darf er von einer dritten Seite eingesetzt werden. Deshalb ist ein Versäumnisverfahren nicht möglich. An der Hartnäckigkeit einer Partei kann das Schiedsgerichtsverfahren scheitern.

Bindung an den Schiedsspruch.

Die Entscheidung der Schiedsgerichte ist inappellabel. Es gibt daher keine Berufung gegen die Schiedssprüche. Dagegen ist die Revision in zwei Fällen möglich:

1) wenn die Parteien dies im Voraus vereinbaren. Dann muß aber noch eine Bedingung erfüllt sein. Es muß eine neue Tatsache vorliegen, die weder der Partei, die Revision begehrt, noch dem Gericht bekannt war und die von Einfluß auf das Urteil gewesen wäre[197]),

2) wenn die Parteien nach dem Urteil über die Zulässigkeit der Revision ein besonderes Abkommen schließen.

Es fragt sich nun, ob die Parteien verpflichtet sind, dem Schiedsspruch Folge zu leisten. In den Übereinkommen von Barcelona und Genf ist keine Bestimmung darüber enthalten.

Im Abkommen zur friedlichen Regelung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 lautet Artikel 37 Absatz 2:

> Die Anrufung der Schiedssprechung schließt die Verpflichtung in sich, sich nach Treu und Glauben dem Schiedsspruch zu unterwerfen[198]).

Dieser Satz muß in gleicher Weise auf alle internationalen Übereinkommen angewandt werden, da sonst ein ordnungsmäßiges Arbeiten der Schiedsgerichte nicht ermöglicht wird[199]).

---

197) Geöcze, Die Zuständigkeit internationaler Gerichtshöfe Seite 84.
198) entsprechend Artikel 18 des deutsch-schweizerischen Schiedsgerichtsvertrags vom 3. Dezember 1921; RGBl. 1922 S. 217.
199) Strupp, Wörterbuch Seite 464.

Der Vorbehalt „Treu und Glauben“ ist in der Weise zu verstehen, daß nicht etwa der Staat nach Treu und Glauben zu prüfen hat, ob er dem Spruch Folge leisten will. An die Stelle dieser subjektiven Beurteilung soll vielmehr die rein objektive Erwägung treten, daß der Schiedsspruch zu erfüllen ist, wie Treu und Glauben es gebieten. Er braucht insbesondere dann nicht erfüllt zu werden, wenn

1) das zugrundeliegende Kompromiß ungültig war
2) der Schiedsspruch rechtswidrig ist
3) tatsächliche Unrichtigkeiten darin enthalten sind, die zu einer falschen Beurteilung geführt haben
4) schwere Verfahrensmängel vorgelegen haben[200]).

Es kann festgestellt werden, daß[201]) in der Zeit von 1890 bis 1925 ungefähr 300 Schiedsverträge geschlossen wurden, ohne daß in den 300 gefällten Schiedssprüchen auch nur einmal von einem Staate dem gegen ihn ergangenen Schiedsspruch die Folge versagt worden wäre. Es ist wohl überhaupt nur einmal vorgekommen, daß ein Schiedsspruch nicht anerkannt worden ist. Dies war am 12. Januar 1831. Damals erhob der Nordamerikanische Gesandte Protest gegen den Schiedsspruch des Königs der Niederlande über streitige Punkte zwischen den Vereinigten Staaten und England in Bezug auf den die gegenseitigen Grenzen betreffenden Artikel des Vertrags von Gent, vom Jahre 1814[202]).

Dies wird sicherlich besser als alle theoretischen Auseinandersetzungen darzulegen vermögen, daß sich die Staaten tatsächlich verpflichtet fühlen, den Spruch eines Schiedsgerichts anzuerkennen und nach ihm zu handeln.

f) Verfahren vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof.

Schließlich ist jeder Streitfall, dessen Erledigung nicht durch die vorgenannten Verfahren erfolgt, dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten,

Der Gerichtshof ist eine ständige Organisation. Es bedarf daher keiner Bestimmung der Richter seitens der Parteien.

Artikel 14 VBP, der die Errichtung des St. J. G. betrifft, setzt die Kompetenz des zu organisierenden Gerichtshofs folgendermaßen fest: Sie erstreckt sich auf:

1) die Erledigung jeder Streitigkeit internationalen Charakters, die ihm durch die Parteien unterbreitet wird;
2) die Abgabe von Gutachten in allen Streitfällen und Fragen, die ihm durch den Rat oder die Versammlung des Völkerbundes vorgelegt werden.

Da die Gutachten, mit der später zu erörternden Ausnahme des Artikel 36 Absatz 4 JRE, nur den Organen des Völkerbundes gegenüber abgegeben werden, so erfolgt die von den Vertragsstaaten der Übereinkommen von Barcelona und Genf beantragte Erledigung von Streitfällen nur im Wege des Urteils.

---

200) Holtzendorff, Handbuch Bd.IV Seite 43.
201) nach Liszt, Völkerrecht Seite 423.
202) Holtzendorff, Handbuch Bd. IV Seite 39.

Während Artikel 13 UFD bestimmt, daß die Anrufung des Gerichtshofs gemäß Artikel 40 seines Statuts erfolgt, sagt Artikel 36 JRE, daß der Gerichtshof nach Artikel 27 seines Statuts verfährt und erkennt. Gemäß Artikel 27 entscheidet eine besondere, mit fünf Richtern besetzte Kammer über die Fragen der Durchfuhr und des Verkehrs. Mit Zustimmung der Parteien ist eine Tagung an einem anderen Orte als im Haag statthaft (Artikel 28). Eine derartige Verlegung des Tagungsortes wird gerade in Verkehrsfragen manchmal wünschenswert erscheinen.

Die Kammer für Durchfuhr und Verkehr tagt nur dann, wenn es die Parteien ausdrücklich vereinbaren. Da die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen das Verfahren nach Artikel 27 aber ohne weiteres vorschreibt, muß schon in der Erhebung der Klage ein Antrag auf Entscheidung durch diese Kammer gesehen werden. Man könnte sogar annehmen, daß die Entscheidung durch eine andere Kammer ausgeschlossen sein soll. Andererseits ist aber die Betrauung dieser Kammer deshalb erfolgt, weil man sie auf Grund ihrer besonderen Zusammensetzung zur Entscheidung über technische Fragen besser geeignet erachtete. Daher muß man in den Fällen, in denen nicht über technische Fragen zu entscheiden ist, die Anrufung des Gerichtshofs in seiner gewöhnlichen Besetzung, jedoch nur auf übereinstimmenden Wunsch der Beteiligten, zulassen.

Tatsächlich bestand — allerdings auf Grund anderer Übereinkommen — zweimal die Möglichkeit, eine Entscheidung nach Artikel 27 herbeizuführen:
1) im Falle Wimbledon, entschieden am 17. August 1923[203])
2) im Falle der Internationalen Oderkommission im Jahre 1929.
In den beiden Fällen wurde die Kammer für Fragen der Durchfuhr und des Verkehrs nicht angerufen, weil es sich nicht um technische, sondern reine Rechtsfragen handelte.

Im Übereinkommen von Barcelona wurde diese besondere Kammer nicht erwähnt. Dies ist damit zu erklären, daß bereits der Errichtung dieser Kammer recht heftige Gegner entgegenstanden. Diese wurden zwar durch den Hinweis überstimmt, die Fragen der Durchfuhr und des Verkehrs seien im Wesentlichen technischer Natur[204]). Auf der Verkehrskonferenz in Barcelona brachten sie aber ihre Abneigung wiederum zum Ausdruck und erreichten, daß vereinbart wurde, es solle kein Zwang bestehen, diese Kammer anzurufen.

Aus diesem Grunde ist im Übereinkommen von Barcelona die Art der Anrufung, in der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen aber die anzurufende Kammer erwähnt worden.

Die Kammer für Fragen der Durchfuhr und des Verkehrs wird mit fünf Richtern besetzt. Hat nur eine der Parteien einen Richter ihrer Nationalität in der Kammer, so soll einer der übrigen Richter ersucht werden, seinen Platz einem nach Artikel 31 von der anderen Partei zu wählenden Richter abzutreten. Durch diese Vorschrift soll die Parität des Richterkollegiums, andererseits auch die Besetzung mit Richtern, die an

203) Publications de la Cour Permanente Série A Nr. 1 S. 15 ff.

204) Statut et Règlement de la Cour Permanente Seite 162.

dem Streitfall interessiert sind, erreicht werden. Ist keine der Parteien in der Kammer durch einen Richter vertreten, so wäre bereits dadurch eine Parität gegeben. Artikel 31 Absatz 3 sieht trotzdem vor, daß dann jeder Streitteil einen Richter wählen soll. Dadurch sind wiederum beide Parteien durch interessierte und mit den Verhältnissen näher vertraute Richter vertreten

Sowohl auf Wunsch der Parteien als auch durch Beschluß des Gerichtshofs sind vier technische Beisitzer zuzuziehen. Diese sind der Liste der „Beisitzer für Durchfuhrs- und Verkehrsstreitigkeiten", die sich beim Ständigen Internationalen Gerichtshof befindet, zu entnehmen.

Wurde die Entscheidung durch die besondere Kammer nicht beantragt (Artikel 13 UFD) oder ausdrücklich ausgeschlossen (Artikel 36 JRE), so muß der Gerichthof in seiner gewöhnlichen Besetzung mit elf Richtern bezw. den möglichen Abänderungen[205]) entscheiden. In diesem Falle kommt auch die Ausnahmeregel des Artikel 28 nicht in Frage. Das Gericht muß an seinem Sitze im Haag tagen. Ein Austausch von Richtern kann unter den besonderen Voraussetzungen des Artikel 31 stattfinden. Danach kann eine Partei, wenn sie in der Kammer nicht vertreten ist, einen Richter ihrer Nationalität bestimmen. Ist keine der beteiligten Parteien durch einen Richter vertreten, so kann jede derselben in der gleichen Weise einen Richter benennen. Diese nehmen an den Sitzungen über den vorliegenden Streitfall teil.

Handelt es sich um eilige Angelegenheiten, so kann nach Artikel 29 im summarischen Verfahren auf Antrag der Parteien durch eine mit drei Richtern besetzte Kammer entschieden werden.

Eine vorläufige Regelung kann zur Sicherung der Rechte der Parteien auf Grund des Artikels 41 erfolgen. Diese ist aber dann — im Gegensatz zum summarischen Verfahren des Artikels 29 — nicht endgültig. Sie soll den Parteien lediglich Richtlinien für ihr Verhalten bis zum Urteilsspruch geben.

Die Auswahl der Richter soll nach Artikel 9 des Statuts erfolgen. Danach muß nicht nur jedes einzelne Mitglied für sich die Anforderungen des Artikels 2 erfüllen[206]), sondern auch die Zusammensetzung des Kollegiums in seiner Gesamtheit muß die Vertretung der hauptsächlichsten Formen der Zivilisation und der hauptsächlichsten Rechtssysteme der Welt gewährleisten. Es soll dabei keine Auswahl nach geographischen Gesichtspunkten erfolgen[207]). Die Richter werden vom Völkerbund gewählt. Wenn aber der Gerichtshof einmal gewählt ist, so ist er auch gegenüber dem Völkerbund unabhängig[208]).

Die Art der Klageerhebung bestimmt Artikel 40. Danach ist die Klageschrift dem Gerichtsschreiber beim Ständigen Internationalen Gerichtshof einzureichen. Sie muß den Streitgegenstand und die Parteien be-

205) Artikel 25 des Statuts des Ständigen Internationalen Gerichtshofs.
206) Voraussetzungen nach Artikel 2 sind: höchstes sittliches Ansehen, Besitz der Voraussetzungen für die Ausübung höchster richterlicher Ämter in seinem Lande, Rechtsgelehrter von anerkanntem Rufe.
207) Statut et Règlement de la Cour Permanente Seite 42.
208) Ray, Commentaire du Pacte de la S.d.N., Seite 437.

zeichnen. Dem Gerichtsschreiber liegt es dann ob, die Beteiligten unverzüglich von der Klageschrift zu unterrichten (Artikel 40 Absatz 2). Außerdem hat er die Mitglieder des Völkerbundes durch Vermittlung des Genealsekretärs beim Völkerbund in Kenntnis zu setzen (Artikel 40 Absatz 3). Dies obliegt ihm auch dann, wenn der Streit zwischen Nichtmitgliedern des Völkerbunds besteht.

Die Mitteilungspflicht an die Mitglieder des Völkerbunds erklärt sich daraus, daß der Ständige Internationale Gerichtshof als eine Einrichtung des Völkerbunds anzusehen ist. Deshalb wollen die Völkerbundsmitglieder auch über die dortigen Geschehnisse unterrichtet werden, selbst wenn sie weder in Beziehungen zu den klagenden Parteien stehen, noch überhaupt Partner der dem Streitfall zugrundeliegenden Übereinkommen sind.

Es hätte allerdings nahegelegen, eine gleichartige Bekanntgabe dann auch den Vertragsstaaten des dem Streitfalle zugrundeliegenden Abkommens zuzugestehen, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind. Die Übereinkommen von Barcelona und Genf enthalten darüber keine Bestimmung. Eine Benachrichtigung findet daher nach Artikel 63 St. J. G. nur dann statt, wenn es sich um die Auslegung einer Bestimmung der Übereinkommen handelt. In den übrigen Fällen werden die Vertragspartner, die nicht Mitglieder des Völkerbunds sind, nicht von dem Streitfall unterrichtet. Dies gilt also für die Streitfälle, die eine Tatsache, die, wenn festgestellt, die Verletzung einer sich aus den Übereinkommen ergebenden Verpflichtung bedeuten würde, betreffen oder wegen Festsetzung einer Entschädigung.

Das Verfahren nimmt seinen Gang nach den Vorschriften der Artikel 39 ff. des Statuts des Ständigen Internationalen Gerichtshofs. Im Allgemeinen wird in französischer und englischer Sprache verhandelt. Das Urteil wird in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung zwischen den Parteien in beiden Sprachen gefällt und eine dieser Sprachen als maßgebende erklärt. Der Verwendung einer anderen Sprache kann auf Antrag der Parteien stattgegeben werden (Artikel 39).

Durch die Einreichung der Klageschrift oder die Vorlage des Schiedsvertrags beginnt das Verfahren (Artikel 40). Es zerfällt in eine schriftliche Vorbereitung und eine mündliche Verhandlung (Artikel 43). Die Parteien — Staaten oder Mitglieder des Völkerbunds (Artikel 34) — werden durch Bevollmächtigte, gegebenenfalls unterstützt von Rechtsbeiständen oder Rechtsanwälten (Artikel 42) vertreten. Die Verhandlung ist grundsätzlich öffentlich (Artikel 46).

Verhandlungszwang.

Bei der Prüfung, ob ein Staat verpflichtet ist, einen Streitfall beim Versagen anderer Schlichtungsmöglichkeiten dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten, muß man zwischen dem Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen unterscheiden.

Das Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs schreibt in Artikel 13 vor, daß mangels anderer Vereinbarungen alle Streitfälle

dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten sind. Daraus ergibt sich für die Unterzeichner dieses Übereinkommens die Pflicht, jeden Streitfall, der weder auf gütlichem Wege noch auf Grund eines Gutachtens beigelegt wurde, diesem Gerichtshof zu unterbreiten, sofern sie nicht besondere Abmachungen über die anderweitige Beilegung oder Entscheidung getroffen haben. Als Beklagte sind sie mit dem gleichen Vorbehalt verpflichtet, sich vor dem Gerichtshof zu verantworten.

Sollte sich der beklagte Staat trotzdem weigern, an der Verhandlung und Entscheidung des Streitfalls mitzuwirken, so kann der Gerichtshof nach Artikel 53 seines Statuts eine Entscheidung auf Grund der gestellten Anträge fällen. Zuvor muß er aber feststellen, ob er zuständig und ob die Klage tatsächlich und rechtlich begründet ist (Artikel 36 und 37).

Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen kennt nur eine Verpflichtung zur Beilegung eines Streites im Schiedsgerichtsverfahren. In Ermangelung besonderer Vereinbarungen kann daher gegen einen nicht zur Teilnahme bereiten Staat nicht verhandelt werden. Eine Entscheidung nach Artikel 53 im „Versäumnisverfahren“ ist nicht statthaft.

Es ist zwar der Versuch gemacht worden, wenigstens für einen Teil der zwischen Staaten möglichen Streitfälle eine allgemeine Verpflichtung zur Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Ständigen Internationalen Gerichtshofs auf Grund der „Optionsklausel“ (disposition facultative) des Artikels 36 des Statuts des St. J. G. zu erreichen. Danach ist jedem Staat anheimgegeben, eine Erklärung abzugeben, daß er für alle zwischen ihm und anderen Staaten entstehenden Streitigkeiten die Gerichtsbarkeit des Ständigen Internationalen Gerichtshofs anerkenne. Diese Erklärung kann unter Beschränkung auf die Staaten, die die gleiche Erklärung abgeben, und unter Ausschluß bestimmter Arten von Streitigkeiten (Lebensinteressen, Ehre) erfolgen. Zu einer allgemeinen Annahme dieser Optionsklausel sind wir aber noch nicht gelangt[209]). Statt dessen sehen Handelsverträge und sonstige, meist zweiseitige Abkommen oftmals derartige Verpflichtungen vor[210]).

Bindung an das Urteil.

Wird vom Ständigen Internationalen Gerichtshof über einen Streitfall ein Urteil gefällt, so sind die Parteien verpflichtet, sich der Entscheidung entsprechend zu verhalten in dem Umfange, wie es Treu und Glauben gebieten. Der Gerichtshof darf auch, wie er im Urteil Nr. 1[211]) ausgeführt hat, nicht die Möglichkeit ins Auge fassen, daß dem Urteile nicht Folge geleistet oder daß es nicht rechtzeitig erfüllt werde. Deshalb darf er auch keine besonderen Leistungen, wie etwa Verzugszinsen, für den Fall der Späterfüllung aufgeben. Bis jetzt hat die Ausführung der Entschei-

---

209) 1925 war die Optionsklausel von 22 Staaten angenommen, 1934 von 49 Staaten — Habicht, Le pouvoir du juge international de statuer ex aequo et bono in Recueil des Cours 1934 Band III Seite 284.

210) z. B. Vertrag zwischen Italien und der Schweiz über die Erledigung von Streitigkeiten im Vergleichs- und Gerichtsverfahren vom 20. September 1924: Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 15 — R.R.G. VII Band 14 Seite 88.

211) Fall „Wimbledon“ — Publications de la Cour Permanente Série A Nr. 1 Seite 32.

dungen des Ständigen Internationalen Gerichtshofs zu keinen Schwierigkeiten Anlaß gegeben[212]).

Weigert sich ein Staat, dem Urteile Folge zu leisten, so könnte man darin eine Verletzung des Völkerbundspaktes erblicken, da der Ständige Internationale Gerichtshof als Organ des Völkerbundes anzusehen ist. Dann müßte man auch annehmen, daß der Gerichtshof gegen diesen Staat nach Artikel 13 des VBP Sanktionen vorschlagen könne[213]).

Die Sanktionen können in wirtschaftlichen und politischen Maßnahmen jeder Art bestehen, wie Einfuhrsperren, Blockaden, die können aber auch zu einem Ausschluß des Staates aus dem Völkerbund führen (Art. 16 Abs. 4). Zu diesen Maßnahmen darf aber nur gegriffen werden, wenn das Verhalten des Staates zu einer Gefährdung des Friedens führt oder führen kann. Sowohl die Frage, ob der Frieden durch das Verhalten eines Staates gefährdet erscheint, als auch die Prüfung der vorzuschlagenden Sanktionen, sind aber politische Angelegenheiten. Es müßte daher einem politischen Organ überlassen werden, über diese Frage zu befinden. Dem Gerichtshof obliegt es aber nicht, sich mit diesen Angelegenheiten zu befassen. In diesem Sinne erfolgte eine Feststellung auf der Völkerbundsversammlung vom 13. Dezember 1920[214]).

Entscheidungsgrundlagen.

Nach Artikel 38 des Statuts des St. J. G. dient zur Rechtsfindung die gewöhnliche Basis (base ordinaire) und die außergewöhnliche Basis (base extraordinaire).

Zur gewöhnlichen Basis zählen:

1) die internationalen Abkommen allgemeiner oder besonderer Art, in denen von den Staaten ausdrücklich anerkannte Normen aufgestellt wurden.

2) das internationale Gewohnheitsrecht als Ausdruck einer allgemeinen als Recht anerkannten Übung.

3) die von den zivilisierten Staaten anerkannten allgemeinen Rechtsgrundsätze

4) vorbehaltlich der Bestimmung des Artikel 59[215]) die richterlichen Entscheidungen und die Lehren der anerkanntesten Autoren als Hilfsmittel zur Feststellung der Rechtsnormen.

Demnach bestimmt der Gerichtshof selbst das anzuwendende Recht. Er ist nicht, wie bei den Schiedsgerichten, an die Weisungen der Parteien gebunden. Im Allgemeinen hat er sich bei den Entscheidungsgrundlagen an die angegebene Reihenfolge zu halten.

Zur außergewöhnlichen Basis zählt dagegen die Befugnis des Richters, „ex aequo et bono" zu entscheiden. Diese Entscheidung setzt ein besonderes Einverständnis der Parteien voraus, das in Abkommen für alle zwischen verschiedenen Staaten vorkommenden Streitfälle geregelt oder besonders

---

212) Statut et Règlement de la Cour Permanente Seite 421.

214) Statut et Règlement de la Cour Permanente Seite 423.

213) Statut et Règlement de la Cour Permanente Seite 421.

215) Artikel 59 bestimmt, daß die Entscheidung nur für und gegen die streitenden Parteien und lediglich für den zur Entscheidung gestellten Streitfall gilt.

vereinbart werden kann. Fehlt es an einem solchen Einverständnis der Parteien, so kann nur nach Artikel 38 Absatz 1 (gewöhnliche Basis) entschieden werden[216].

g) Abgrenzung zwischen Schieds- und Gerichtsverfahren.

Auf der Zweiten Verkehrskonferenz in Genf war die Frage erörtert worden, ob man die Anrufung eines Schiedsgerichts oder des Ständigen Internationalen Gerichtshofs von der Natur der den Streitfall bildenden Umstände abhängig machen solle.

Ohne diese Frage aber zu beantworten, vertrat die englische Abordnung den Standpunkt, eine oftmalige Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofs sei vorteilhaft zur Einheitlichkeit in der Auslegung und rechtlichen Auswertung der JRE. Die polnische Delegation wandte dagegen ein, daß die Entscheidung durch viele voneinander unabhängige Schiedsgerichte nicht weniger tatkräftig zu einer gesunden Rechtsprechung verhelfe. Die Frage, ob man den Aufgabenkreis der Schiedsgerichte und des Ständigen Internationalen Gerichtshofs genau abgrenzen wolle, blieb damit unerledigt. Sie sollte es auch weiterhin bleiben.

Artikel 36 JRE bestimmt, daß grundsätzlich jeder Streitfall, gleich welcher Art, sowohl durch Schieds- als auch Gerichtsverfahren entschieden werden kann. Nur wenn die Parteien nicht auf Grund einer besonderen Vereinbarung beschlossen haben oder beschließen, den Streitfall bei dem St. J. G. anhängig zu machen, ist im Schiedsgerichtsverfahren zu entscheiden[217]. Auf der Zweiten Verkehrskonferenz in Genf wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß es zur Anrufung des St. J. G. des Einverständnisses der Parteien bedarf[218].

Von der Regel des Artikel 36 JRE gibt es aber eine Ausnahme. Wenn ein Schiedsgericht mit einer Entscheidung eines Streitfalls beauftragt ist und wenn es sich dahin ausspricht, daß eine Frage des internationalen Rechts oder der rechtlichen Auslegung des Statuts vorher entschieden werden müsse, so ist diese Frage dem Ständigen Internationalen Gerichtshof zu unterbreiten. Das Schiedsgericht kann sich aber nur auf Antrag der Parteien in diesem Sinne aussprechen. Dieser Antrag kann zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens gestellt werden. Keiner der Streitteile ist dazu verpflichtet[219]. Entsteht zwischen den Parteien Streit, ob eine Frage rechtlicher Natur ist, so hat das Schiedsgericht darüber zu entscheiden.

Der Ständige Internationale Gerichtshof wird von den Parteien mit der Behandlung der Frage betraut. Er kann darüber durch Urteil entscheiden. Da die vorgelegte Frage meist nur der Aufklärung einer bestimmten Rechtsfrage dient, wird er dann durch Gutachten darüber befinden. Insofern besteht eine Ausnahme von Artikel 14 VBP. Durch die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofs entsteht

---

216) Habicht, Le pouvoir du juge international i/RdC 1934 Band III Seite 284.
217) Artikel 35 Absatz 2 JRE.
218) S.d.N. Conférence Générale des Communications et du Transit — Voies Ferrées; Procès Verbal provisoir IXe séance 28. nov. 1923 Seite 8.
219) a. a. O. Seite 8.

kein neuer Streitfall. Selbst wenn ein formell selbständiges Verfahren betrieben wird, so muß es doch wegen seiner Bedeutung für den vor dem Schiedsgericht anhängigen Streit als Vor- bezw. Zwischenverfahren betrachtet werden.

Hat der St. J. G. zu der ihm unterbreiteten Frage sich geäußert, so sind die Parteien nach Treu und Glauben verpflichtet, sich dem Spruch zu unterwerfen. Geben sie ihn dann an das Schiedsgericht weiter, damit dieses den Spruch seiner Entscheidung zugrundelege, so erkennen sie damit — ohne die Beschränkung auf Treu und Glauben — den Spruch an.

Das Schiedsgericht ist an den Spruch gebunden. Die Entscheidung ist zwar von einem völlig anderen Gericht gefällt worden, zu dem das Schiedsgericht in keinerlei Abhängigkeit steht. Das Schiedsgericht hatte aber selbst ausgesprochen, daß es diese Frage nicht lösen könne. Es hatte sich weiterhin dahingehend erklärt, daß es den Ständigen Internationalen Gerichtshof mit der Lösung der Frage betrauen wolle bezw. durch die Parteien betrauen lassen wolle. In diesen Erklärungen ist die Verpflichtung enthalten, sich dem ergehenden Spruch des Ständigen Internationalen Gerichtshof bei der Entscheidung der Streitigkeiten anschließen zu wollen. Der Spruch des St. J. G. stellt daher mehr als nur ein Gutachten dar. Er ist für das Schiedsgericht bei der Würdigung der rechtlichen Frage bindend.

Die Entscheidungen des Ständigen Internationalen Gerichtshofs sind nach Artikel 60 seines Statuts endgültig und nicht durch Rechtsmittel angreifbar. Ebenso wird man aus Artikel 35 Absatz 2 JRE folgern müssen, daß gegen die Entscheidungen der Schiedsgerichte kein Rechtsmittel zulässig sein soll, denn das Schiedsgerichtsverfahren ist als gleichwertig neben das Gerichtsverfahren gestellt worden. Daher kann eine Nachprüfung einer Entscheidung des Schiedsgerichts auch nicht durch den Ständigen Internationalen Gerichtshof erfolgen. Dies ergibt sich auch daraus, daß für die anderen Streitschlichtungsmöglichkeiten, wie gütliche Verständigung, Begutachtung usw. eine weitere Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofs oder der Schiedsgerichte vorgesehen ist.

3. Vergeltungsmaßregeln.

Neben der Streitschlichtung sind in den Übereinkommen von Barcelona und Genf keinerlei Maßregeln für den Fall von Verstößen erwähnt. Man hätte sich in ihrer Wirkung sehr verschiedene Maßnahmen denken können, um gegen denjenigen Vertragsteil vorzugehen, der sich hartnäckig weigert, den übernommenen Verpflichtungen nachzukommen. Beispielsweise wäre denkbar gewesen:

1) der Ausschluß des Verletzers, der dann nicht mehr Vertragsteil ist und dementsprechend nicht die Rechte und Pflichten eines solchen hat;
2) das Ruhen der Rechte des Verletzers bei Fortdauer seiner Pflichten;
3) die Ausschaltung des Vertragsbrüchigen aus dem internationalen Verkehr, soweit er ohne diesen Staat möglich ist, z. B. durch Umleitung des Durchgangsverkehrs.

Man wird mit der Behauptung nicht fehl gehen, daß man weder an solche Maßnahmen gedacht hat, noch daß man sie vorgesehen hätte, selbst, wenn man darüber nachgedacht hätte.

Dies ist daraus zu erklären, daß kein Staat ein Interesse daran hat, daß eine Verkleinerung des von den Übereinkommen erfaßten Gebiets wegen etwaiger Verstöße eines Vertragsteils eintritt. Die Erleichterungen des internationalen Verkehrs haben, wie es vielleicht durch wenige andere Verträge möglich ist, den Beteiligten wesentlich größere Vorteile gebracht, als Nachteile zu befürchten sind. Diese Vorteile wirken sich aber umso stärker aus, je größer das Geltungsgebiet der Abkommen von Barcelona und Genf ist. Es wird genügen, darauf hinzuweisen, daß z. B. die gegenseitige Benutzung rollenden Materials gestattet, Transporte über sehr weite Strecken ohne Umladung durchzuführen. Der Ausfall eines Staates könnte dazu führen, daß die Erledigung des gleichen Transportes nur noch mit zweimaliger Umladung möglich ist.

Außerdem steht es, soweit die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen in Frage kommt, den Beteiligten frei, beim Abschluß von Sondervereinbarungen Straf- und Vergeltungsbestimmungen aufzunehmen. So sieht z. B. das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr vom 23. November 1933[220]) vor, daß ein fünfmalgemahntes, zwei Jahre lang mit seinen Beiträgen im Rückstand befindliches Mitglied aus der Liste gestrichen wird

4. Ergangene Entscheidungen.

Trotz des zwischen den Staaten bestehenden regen Verkehrs haben sich wenig nennenswerte Streitfälle ergeben, und diese wiederum sind meistens auf gütlichem Wege beigelegt worden.

I. Deutschland—Saargebiet.

Anlaß zu diesem Streit gab das Verlangen der Regierungskommission des Saargebiets, als Vertragsstaat der Berner Übereinkunft vom 14. Oktober 1890 angesehen zu werden. Der Streitfall berührt die Übereinkommen von Barcelona und Genf nicht unmittelbar. Er hätte aber wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung bemerkenswerte Rückschlüsse gestattet, wenn er verhandelt worden wäre[221]). Auf Grund eines Gutachtens der Commission consultative et technique des communications et du transit ist aber eine Verständigung und gütliche Beilegung des Streits erfolgt. Da überdies dem Streit heute nur noch historische Bedeutung zukommt, kann auf eine eingehendere Behandlung verzichtet werden[222]).

---

220) RGBl. 1935 Teil II Seite 523.

221) Die Regierungskommission war zur Teilnahme an der Zweiten Verkehrskonferenz in Genf eingeladen worden. Sie hat an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilgenommen.

222) Näheres hierüber in: Premier Rapport de la Commission consultative et technique sur l'Oeuvre de l'Organisation des communications et du transit entre la deuxième et la troisième Assemblée, Genf 12. August 1922; Commission Consultative et Technique des communications et du transit — Procès verbal de la troisième session, Genf vom 30. August bis 2. September 1922.

II. Litauen—Polen.

Litauen hatte kurz nach dem Weltkriege 1914/18 seine Schienenstränge an der Grenze nach Polen in der Länge von einigen Kilometern entfernt. Polen hatte die Wiederherstellung der Schienenwege gefordert. Litauen hat dieser Aufforderung nicht Folge geleistet. Es hat sich geweigert, die direkte Verbindung nach Polen wiederherzustellen.

Die Commission Consultative et technique befaßte sich vom 15. bis 23. März 1929 mit diesem Streitfall. Sie bildete zwei Komités. Das eine sollte die Frage prüfen, welche Schäden der Freiheit des internationalen Verkehrs und welche wirtschaftlichen Folgen sich ergeben. Das zweite hatte die in Frage kommenden Übereinkommen und ihre Beeinträchtigung festzustellen[223]).

Der Ständige Internationale Gerichtshof trat schließlich ebenfalls in Tätigkeit. Er wurde auf Grund des Artikels 14 der Völkerbundssatzung mit der Erstattung eines Gutachtens beauftragt[224]). Der Gerichtshof führte aus, daß sich Litauen zwar nicht auf das Fehlen einer Verbindung zwischen Litauen und Polen berufen könne[225]), da es selbst die Schienenstränge entfernt habe. Die Voraussetzungen des Artikel 7 UFD seien aber erfüllt, wenn es sich durch die Wiederherstellung des Durchgangsverkehrs in seiner Sicherheit bedroht fühle[226]). Der Gerichtshof gelangte zu dem Ergebnis, daß für Litauen bei den gegenwärtigen Verhältnissen eine Verpflichtung zur Wiederaufnahme des Verkehrs nicht bestehe.

III. Streitfälle in Süd-Ost-Europa.

Die folgenden Streitfälle verdienen eine gemeinsame Betrachtung. Sie beruhen durchweg auf dem Umstande, daß durch die neuen Grenzziehungen seither zusammengehörige Wirtschafts- und Verkehrsgebiete auseinandergerissen wurden.

1. Auf Ersuchen der Compagnie de chemin de fer Sopron-Köszeg, einer Vorortsbahn, deren Bahnanlagen sich zum Teil auf österreichischem und zum anderen Teil auf ungarischem Gebiet befinden, wurde am 26. November 1928 vom Völkerbundsrat ein Schiedsgericht ernannt. Es bestand aus drei Richtern und sollte darüber entscheiden, wie der Eisenbahnbetrieb dieser Gesellschaft wieder aufgenommen und durchgeführt werden kann. Das Schiedsgericht erkannte dahin, daß der österreichische und der ungarische Staat die auf ihrem Gebiet befindlichen Teile der Bahnlinie bis zum 1. Juli 1929 zurückzukaufen haben. Zum gleichen Zeitpunkt soll der ungarische Staat den österreichischen Staat in alle Besitzrechte an dem auf ungarischem Gebiet gelegenen Teil der Linie einsetzen. Österreich, das den Betrieb der Bahn in seiner ganzen Länge übernimmt, soll der Gesellschaft eine jährliche, ziffernmäßig nicht näher festgelegte Summe als Entschädigung zahlen[227]).

---

223) Annuaire de la S.d.N. Jahrgang 1929 Seite 352.

224) ohne Zuziehung von Beisitzern, weil die Zuständigkeit des Gerichtshofs auf Artikel 14 VBP beruhte: Entscheidung der Sitzung vom 16. Juni 1922, Statut et Règlement de la Cour Permanente Seite 164.

225) Artikel 2 UFD.

226) Publications de la Cour Permanente Série A/B 40/47 S. 109.

227) Annuaire de la S.d.N. 1929 Seite 353.

2. Die Compagnie de chemin de fer vicinal de la vallée de Boldva, deren Eisenbahnnetz sich auf tschechischem und ungarischem Gebiet befindet, hatte den Völkerbundsrat angerufen, da die tschechische Regierung sich zu einer Einigung über technische und Verwaltungsfragen nicht bereit fand. Auch in diesem Falle setzte der Völkerbundsrat ein Schiedsgericht mit drei Schiedsrichtern ein. Am 17. April 1929 kam eine Einigung zwischen den Regierungen der Tschecho-Slowakei und Ungarn und der Eisenbahngesellschaft zustande[228]).

Weitere Streitfälle zwischen

3. der Compagnie de chemin de fer vicinal de Naykiknida-Arad und dem rumänischen und jugoslawischen Staat[229]);

4. der Compagnie de chemins de fer vicinaux de Dràvavölgy, de Tsebely-Csàkovàr-Bòka et de Halas-Bàcsalmas-Rigyicza und Südslawien[230].

5. der Compagnie de chemin de fer de Sopron-Poszony und dem tschechischen Staat[231];

6. der Société Anonyme des chemins de fer vicinaux de Szatma-Feheryarmat et de Debreczen-Nagyvarad und dem rumänischen Staat[232])

sind unter Mitwirkung des Völkerbundsrats und der Commission consultative et technique beigelegt worden. Es erübrigt sich, auf die überdies mit den Übereinkommen von Barcelona und Genf nicht in Zusammenhang stehenden Streitfälle näher einzugehen.

Weitere Streitfälle besonderer Art sind mir nicht bekannt geworden.

---

228) Annuaire de la S.d.N. 1929 Seite 353, 1930 S. 391.

229) Annuaire de la S.d.N. 1930 Seite 390, 1931 S. 391.

230) Annuaire de la S.d.N. 1930 Seite 392.

231) Annuaire de la S.d.N. 1929 Seite 354, 1930 S. 392.

232) S.d.N. — CCT Procès Verbal de la Xième session 28. II. — 5. III. 1927 Seite 16.

Schlußwort.

Mit der vorliegenden Abhandlung wurde der Versuch gemacht, die Grundsätze zu erläutern, die für den Internationalen Eisenbahnverkehr gelten, und die in den beiden wichtigsten Übereinkommen, nämlich dem Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und der Internationalen Rechtsordnung der Eisenbahnen ihren Niederschlag gefunden haben. Gleichzeitig sollten die Möglichkeiten erörtert werden, die sich für Deutschland hinsichtlich der Auswertung dieser Abkommen ergeben.

In einem besonderen Abschnitt ist der Frage der Streitschlichtung nähergetreten worden. Das Verfahren vor dem Ständigen Internationalen Gerichtshof konnte dabei nur insoweit berücksichtigt werden, als es für die Beilegung von Streitfällen des Eisenbahnverkehrs von besonderer Bedeutung ist.

Ebenso habe ich die eingehende Behandlung von Einzelfragen, die zumeist in besonderen Übereinkommen näher ausgeführt wurden, unterlassen, um den Überblick über die Grundsätze nicht zu stören.

Literaturverzeichnis.

A. Lehrbücher allgemeinen Inhalts:

Anzilotti, D.: Lehrbuch des Völkerrechts, Berlin 1929.
Cavaglieri, A.: Lezioni di Diritto Internazionale, Neapel 1925.
Diena, G.: Principi di diritto internazionale, 2. Auflage Milano. Paris 1922.
Fauchille, P.: Traité de Droit International Public Tome I
Franck, H.: Nationalsozialistisches Handbuch für Recht und Gesetzgebung, München 1935.
Hatschek, J.: Völkerrecht als System rechtlich bedeutsamer Staatsakte, Leipzig 1923.
Hold-Ferneck, A.: Lehrbuch des Völkerrechts, Leipzig 1932.
Jellinek, G.: System der subjektiven öffentlichen Rechte,, 2. Auflage, Tübingen 1905.
von Liszt, F.: Das Völkerrecht, 12. Auflage, herausgegeben von M. Fleischmann, Berlin 1925.
von Martens, F.: Völkerrecht, Das Internationale Recht der Civilisierten Nationen, Berlin 1886.
Neumeyer, K.: Internationales Verwaltungsrecht, München und Berlin 1910.
Strupp, K.: Grundzüge des positiven Völkerrechts, Bonn u. Köln 1932.
Strupp, K.: Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, Berlin 1925.
Triepel, H.: Völkerrecht und Landesrecht, Leipzig 1899.
Ullmann: Völkerrecht i/Öffentlichen Recht der Gegenwart III, Tübingen 1908.
von Waldkirch, E.: Das Völkerrecht in seinen Grundzügen dargestellt, Basel 1926.
Wolgast, E.: Völkerrecht.
Zorn, A.: Grundzüge des Völkerrechts. 2. Auflage, Leipzig 1903.

B. Besondere Literatur.

Beckh, E.: Die Gestaltung des Internationalen Eisenbahnrechts im Rahmen des Völkerrechts mit besonderer Berücksichtigung der Nachkriegszeit, Nürnberg 1930.
Dupuis, Ch.: La Liberté des Voies de Communications et les rélations Internationales in: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International Jahrgang 1924, Band II, Paris 1925.
Eger, G.: Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, 3. Auflage, Berlin 1910.
Habicht, M.: Le pouvoir du juge international de statuer „ex aequo et bono" in: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International Jahrgang 1934 Band III.
von Geöcze, B.: Die Zuständigkeit internationaler Gerichtshöfe, Berlin und Bonn 1933.
Giese, K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928.
Gonsiorowski, M.: Société des Nations et Problème de la Paix, Tome I, Paris 1927.
Fritsch, K.: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927, 2. Auflage 1928.

Hoijer, O.: La solution pacifique des Litiges Internationaux Paris 1925.

Kaufmann: Das Wesen des Völkerrechts und die clausala rebus sic stantibus.

Kaufmann, W.: Die mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internationale öffentliche Recht, Leipzig 1893.

— „ —: Les Unions Internationales de Nature Economique in: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International Jahrgang 1924 Band II, Paris 1925.

Kittel, Th. und Nawiasky, H.: Die Reichsbahn im öffentlichen Recht, Berlin.

Knaut, U.: Die Internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen (Genfer Übereinkommen von 1923), Berlin 1924.

Kopp, H.: Das völkerrechtliche Verfahren und die Rechtswirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen an den Grenzen souveräner Staaten, Greifswald 1907.

Korsch, H.: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, Heidelberg 1928.

Kraus, H.: Die Internationale Verkehrskonferenz in: Deutsche Juristenzeitung, 26. Jahrgang 1921, Seite 452 ff.

Lammasch: Die Lehre von der Schiedsgerichtsbarkeit, Stuttgart 1913.

Laumann, W.: Die Rechtsverhältnisse an Internationalen Eisenbahnlinien, Emsdetten 1936.

Laun, R: Le régime international des ports in: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International Jahrgang 1926 Band V.

Nippold, O.: Le développement historique du droit international depuis le Congrès de Vienne in: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, Jahrgang 1924 Band I.

Pao-Yüan-Chang: Die Eisenbahnen in der Mandschurei, Leipzig 1930.

Peege, B.: Die Deutschen Eisenbahngesetze.

Ray, J.: Commentaire du Pacte de la Société des Nations selon la politique et la jurisprudence des organs de la Société, Paris 1930.

Sarter A. und Kittel, Th.: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken, 2. Auflage, Berlin 1931.

Schmidt, B.: Über die völkerrechtliche clausula rebus sic stantibus in: Staats- u. Völkerrechtliche Abhandlungen, Band 6 Heft 1, Leipz. 1907.

Schmitt, C.: Nationalsozialismus und Völkerrecht.

Schücking-Wehberg: Die Satzung des Völkerbundes, Berlin 1924.

Schwarze, B.: Reichsbahn und Wissenschaft, Berlin 1933.

Stieler, K.: Der Internationale Eisenbahnverband und die Entwicklung älterer Eisenbahnorganisationen seit Kriegsende in: Heft 11 der Völkerrechtsfragen, Berlin 1926.

Wehberg, H.: Vierzig Ständige Schiedsverträge, Sonderdruck der Zeitschrift für Völkerrecht, Breslau 1913.

Weil, W.: Die Eisenbahn im Völkerrecht, Wiesbaden 1913.

Wiedenfeld, K.: Die Internationalen Vertragsbeziehungen der Deutschen Reichsbahn in: Leipziger Rechtswissenschaftliche Studien, Heft 86, Leipzig 1934.

Wolf, P. Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen, Berlin 1931.

— „ —: Reichsbahn und Internationaler Verkehr, Sonderdruck der Verkehrstechnischen Woche, Heft 25, Jahrgang 1932, Berlin.

C. Sonstige Hilfsmittel, Berichte, Gesetzsammlungen.

Actes de la conférence Internationale de la Paix, La Haye.
Annuaire de la Société des Nations, herausgegeben von George Ottlik, Jahrgang 1929—31, Genf.
Baumann, Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931.
Chambre des Députés, Berichte aus den Jahren 1922, 1924 u. 1925.
Compte Rendu Sténographique de la Deuxième Conférence Générale des Communications et du Transit, Genf, abgekürzt CGCT/CR . . .
Conférence Générale sur la Liberté des Communications et du Transit, Barcelona, 10 mars au 20 avril 1921, abgekürzt C. 15 M. 10 1921 VIII.
Festschrift über die Tätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten fünfzig Jahren seines Bestehens 1846—1896, Berlin 1896.
Friedensvertrag von Versailles nebst Schlußprotokoll, Ausgabe in der durch das Londoner Protokoll vom 30. August 1924 revidierten Fassung, Berlin 1925.
Nouveau Recueil Général du Traité et autres actes rélatifs aux rapports de droit international, begonnen von V. Martens, fortgesetzt von Stoerck und Triepel, zit. N. R. G.
Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale, Leyden.
Preußische Gesetzsammlung, zit. Pr. G. S.
Reichsgesetzblatt Teil I und II, zit. RGBl.
Bundesgesetzblatt, zit. BGBl.
Statut et Règlement de la Cour Permanente de Justice Internationale, Elements d'interprétation, Berlin 1934, zit. Statut.
Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung, herausgegeben vom Zentralamt in Bern.
Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Zentralblatt für das Deutsche Reich, Jahrgang 1908.

Außerdem wurde mir durch das besondere Entgegenkommen von Herrn Reichsbahndirektor Dr. Kittel und Herrn Reichsbahnamtsrat Hamel die Einsicht in die aus Anlaß der Verkehrskonferenzen in Barcelona und Genf entstandenen Akten der Reichsbahnhauptverwaltung, Berlin, ermöglicht. Für diese Unterstützung möchte ich an dieser Stelle meinen besonderen Dank ausdrücken.

Lebenslauf.

Ich bin am 29. März 1908 zu Offenbach am Main geboren und Sohn des Sparkassen-Hauptkassiers Karl Oswald.

Von Ostern 1914 besuchte ich die Knaben-Mittelschule und die Oberrealschule am Friedrichsplatz zu Offenbach am Main bis Ostern 1923 und verließ letztere mit Obersekundareife. Ich trat dann bei einer Offenbacher Lederwarenfabrik in die kaufmännische Lehre. Dort verblieb ich auch noch nach meiner Lehrzeit bis zum Oktober 1927, setzte dann meine kaufmännische Tätigkeit in Mailand fort. Im März 1930 verließ ich Italien, trat für vier Monate in eine Schule in Mittelfrankreich ein und betätigte mich seit Juli 1930 im Büro meines Bruders, des beeidigten Bücherrevisors, Diplom-Kaufmann M. K. Oswald als Bilanz- und Steuerfachmann sowie Revisionsassistent.

Am 21. März 1931 legte ich an der Oberrealschule am Friedrichsplatz zu Offenbach am Main die Reifeprüfung als Nichtschüler ab und war vom Sommer-Semester 1931 bis Winter-Semester 1934/35 an der Johann Wolfgang Goethe-Universität zu Frankfurt am Main als Studierender der Rechtswissenschaften immatrikuliert. Am 26. April 1935 bestand ich das Referendar-Examen vor dem Oberlandesgericht zu Frankfurt am Main und unterzog mich am 24. Juni 1936 der mündlichen Prüfung zur Erlangung der Doktorwürde der Rechtswissenschaftlichen Fakultät an der Johann Wolfgang Goethe-Universität zu Frankfurt a. M.

Zur Zeit bin ich als Gerichtsreferendar in Frankfurt am Main tätig.